

Manuel d'utilisation et entretien

# ***DUCATI*** MONSTER 696

# ***DUCATI*** MONSTER

## 696



Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les ducatis et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre nouvelle Ducati non seulement pour vos déplacements quotidiens, mais également pour vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite toujours agréables et ludiques.

Par souci d'amélioration permanente de la qualité de son service, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, notamment pendant la période de rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati.

Pour toute réparation ou simples conseils, veuillez contacter nos centres de service agréés.

De plus, notre service de renseignement est à la disposition des Ducatis et de tous les passionnés de moto, pour tous conseils utiles ou suggestions.

Amusez-vous bien !



## Remarque

Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utiliser que des pièces de rechange d'origine Ducati.



## Attention

Ce manuel fait partie intégrante de la moto et, en cas de changement de propriété, il doit toujours être remis au nouveau propriétaire.

## Informations générales 6

- Garantie 6
- Symboles 6
- Renseignements utiles pour rouler en sécurité 7
- Conduite en pleine charge 8
- Identification 9

## Commandes pour la conduite 10

- Emplacement des commandes pour la conduite de la moto 10
- Tableau de bord 11
- Écran à cristaux liquides – Fonctions principales 13
- Écran à cristaux liquides – Entrée/visualisation des paramètres 15
- Système anti-démarrage 40
- Code card 41
- Déverrouillage du système anti-démarrage 42

- Double des clés 44
- Contacteur d'allumage/antivol de direction 45
- Comodo gauche 46
- Levier d'embrayage 47
- Levier de starter 48
- Comodo droit 49
- Poignée des gaz 50
- Levier de frein avant 50
- Pédale de frein arrière 51
- Pédale de sélecteur de vitesse 51
- Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 52

## Principaux éléments et dispositifs 53

- Emplacement sur la moto 53
- Bouchon du réservoir de carburant 54
- Serrure de selle et porte-casque 55
- Béquille latérale 56
- Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière 57

## Règles d'utilisation de la moto 58

- Précautions pendant la période de rodage de la moto 58
- Contrôles avant la mise en route 59
- Démarrage du moteur 60
- Démarrage et marche de la moto 62
- Freinage 63
- Arrêt de la moto 64
- Ravitaillement en carburant 64
- Stationnement 65
- Accessoires fournis 66

Principales opérations d'utilisation et d'entretien	67
Remplacement du filtre à air	67
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage	67
Contrôler l'usure des plaquettes de frein	68
Lubrification des articulations	69
Réglage du câble des gaz	70
Charge et tamponnement hivernal de la batterie	70
Dépose de la batterie	71
Repose de la batterie	79
Tension de la chaîne de transmission	88
Graissage de la chaîne de transmission	89
Remplacement des ampoules	90
Orientation du projecteur	91
Pneus	93
Contrôle du niveau d'huile moteur	95
Nettoyage et remplacement des bougies	96
Nettoyage général	97
Inactivité prolongée	98
Remarques importantes	98

## Entretien 99

Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire	99
Programme d'entretien : opérations réservées au client	102

## Caractéristiques techniques 103

Dimensions (mm)	103
Poids	103
Moteur	105
Distribution	105
Performances	106
Bougie d'allumage	106
Alimentation	106
Freins	107
Transmission	108
Cadre	109
Roues	109
Pneus	109
Suspensions	109
Échappement	110
Coloris disponibles	110
Circuit électrique	110

## Aide-mémoire pour l'entretien périodique 115

# Informations générales

## Garantie

Dans votre intérêt et pour garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.

Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour effectuer un travail dans les règles de l'art en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Toutes les motos Ducati sont livrées avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie ne couvre pas les motos utilisées dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucune pièce de la moto ne devra être altérée, modifiée ou remplacée par une autre pièce non d'origine, sous peine d'annulation immédiate de la garantie.

## Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. En cas de doute, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront utiles au cours de vos voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter longtemps sur les performances de votre moto. Ce manuel contient des remarques ou mises en garde avec les symboles suivants :



### Attention

Ce symbole signale un risque d'accidents graves, voire mortels, si les instructions qui lui sont associées ne sont pas respectées.



### Important

Risque de dommages à la moto et/ou à ses composants.



### Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Les termes **droite** et **gauche** se rapportent au sens de marche de la moto.

## Renseignements utiles pour rouler en sécurité



### Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience du conducteur de la moto. Ne jamais conduire sans permis ; pour utiliser la moto, il est indispensable d'être titulaire d'un permis moto.

Ne jamais prêter la moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis moto.

Le pilote et le passager doivent **toujours** porter des vêtements appropriés et un casque homologué.

Ne jamais porter de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.

Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.

Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit **toujours** se tenir des deux mains à la poignée passager sous la selle.

Respecter la législation et les règles nationales et locales. Toujours respecter les limitations de vitesse et ne **jamais** rouler à des vitesses excessives compte tenu de la visibilité, des conditions de la chaussée ainsi que de la circulation.

Signaler **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie. Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.

Faire très attention dans les carrefours, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.

**Toujours** éteindre le moteur pour prendre de l'essence et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence. Lorsqu'on prend de l'essence, on peut respirer des vapeurs nuisibles à la santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements. Ne **jamais** oublier de retirer la clé avant de laisser la moto sans surveillance.

Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds pendant longtemps.



### Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système d'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garer la moto sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs.

Ne jamais la garer sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

## Conduite en pleine charge

Cette moto a été conçue pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.

La répartition des poids sur la moto est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manœuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

### **Renseignements sur la charge transportable**

Le poids total de la moto en ordre de marche, conducteur, passager, bagages et accessoires compris, ne doit pas dépasser 390 kg.

Placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.

Fixer solidement les bagages aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre la moto instable.

Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.

Ne pas coincer d'objets à transporter dans les interstices du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée page 93 et en bon état.

## Identification

Chaque moto Ducati possède deux numéros d'identification : un numéro de cadre (fig. 1) et un numéro de moteur (fig. 2).

---

Cadre N°

---

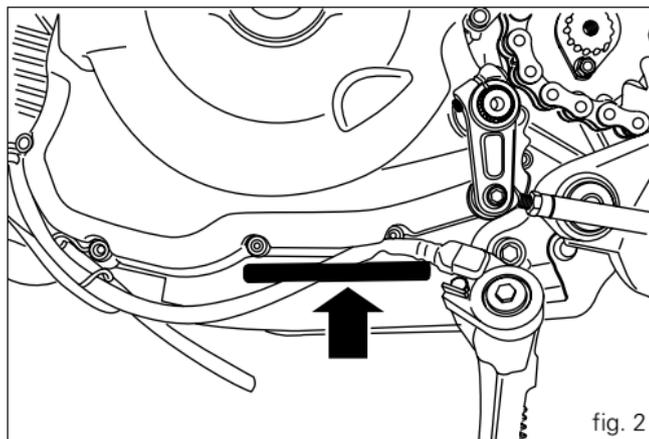
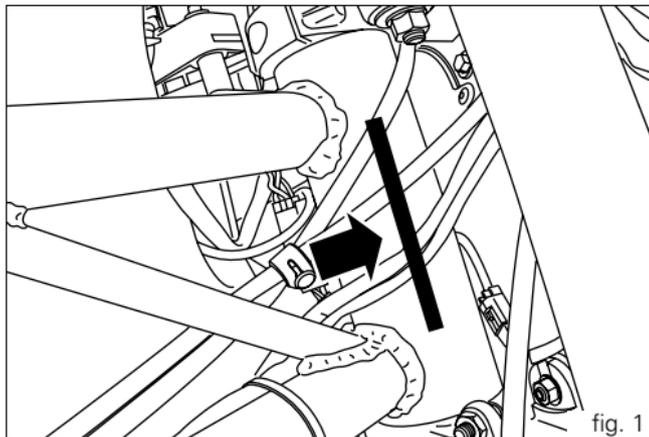
Moteur N°

---



### Remarque

Ces numéros identifient le modèle de la moto et doivent être mentionnés dans chaque commande de pièces détachées.



# Commandes pour la conduite



## Attention

Ce chapitre présente les commandes nécessaires à la conduite de la moto en indiquant leur position et leur fonction. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Emplacement des commandes pour la conduite de la moto (fig. 3)

- 1) Tableau de bord.
- 2) Contacteur d'allumage/antivol de direction à clé.
- 3) Comodo gauche.
- 4) Levier d'embrayage.
- 5) Comodo droit.
- 6) Poignée des gaz.
- 7) Levier de frein avant.
- 8) Pédale de sélecteur de vitesse.
- 9) Pédale de frein arrière.

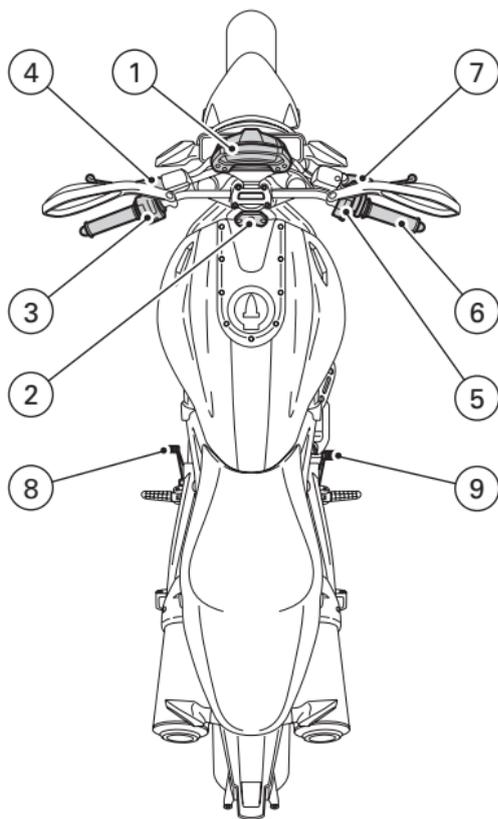


fig. 3

## Tableau de bord (fig. 4)

- 1) **Afficheur à cristaux liquides** (voir page 13).
- 2) **Compte-tours** ( $\text{min}^{-1}$ ).  
Il indique le régime du moteur en tours par minute.
- 3) **Témoin de point mort N (vert)**.  
Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.
- 4) **Témoin de réserve de carburant**  (jaune).  
Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 3 litres environ de carburant dans le réservoir (réserve).
- 5) **Témoins des clignotants**  (vert).  
Ils s'allument et clignotent lorsque le clignotant correspondant est en fonction.
- 6) **Témoin de pression d'huile moteur**  (rouge).  
Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer quand on met le contact (position **ON**), mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

### Important

Ne pas utiliser la moto si le témoin (6) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

- 7) **Témoin du feu de route**  (bleu).  
Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

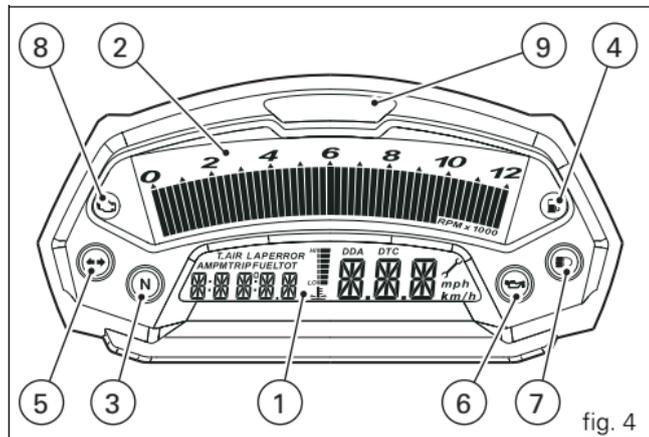


fig. 4

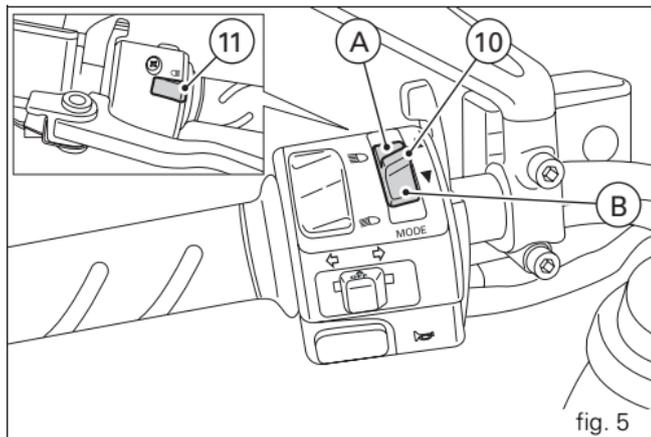
- 8) **Témoin de « diagnostic du moteur – EOBD »**  (ambre).  
S'il reste continuellement allumé, il signale que le système de diagnostic embarqué a détecté une défaillance et a bloqué le moteur.
- 9) **Témoins du limiteur - OVER REV.**  
Il s'allume (fixe) au régime de 800 tr/min avant l'intervention du limiteur. Il clignote quand le limiteur est atteint.

10) **Bouton de commande A et B.**

Bouton utilisé pour l'affichage et l'entrée de paramètres du tableau de bord, avec deux positions A « ▲ » et B « ▼ ».

11) **Bouton pour appel de phares FLASH** (fig. 5).

Ce bouton, qui permet normalement de faire un appel de phares, peut être utilisé pour l'enregistrement du temps sur un tour de circuit (fonction LAP) et l'acquisition DDA du tableau de bord.



## Écran à cristaux liquides – Fonctions principales



### Attention

N'intervenir sur le tableau de bord que si la moto est arrêtée. N'intervenir en aucun cas sur le tableau de bord lorsque la moto roule.

1) **Compteur de vitesse.**

Il indique la vitesse de la moto.

2) **Compteur kilométrique.**

Il indique la distance totale parcourue par la moto.

3) **Totalisateur partiel.**

Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro (TRIP).

4) **Compteur kilométrique de réserve.**

Il indique la distance parcourue en réserve.

5) **Horloge.**

6) **Indicateur de température de l'air.**

7) **Chronomètre du temps sur le tour de circuit.**

8) **Indicateur de régime du moteur (tr/min).**

9) **Chronomètre du temps sur un tour de circuit (LAP)**

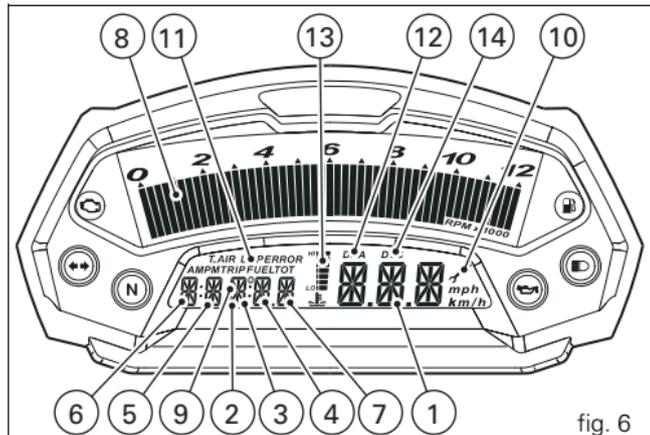


fig. 6

**10) Indicateur d'entretien préventif** (fig. 6).

Cet indicateur signale qu'une révision est nécessaire dans le cadre du programme d'entretien périodique.

L'indicateur reste visible à l'écran jusqu'à la réinitialisation du système par l'Atelier agréé Ducati qui effectuera l'entretien.

**11) Fonction LAP** (fig. 6).

Indique l'activation de la fonction LAP.

**12) Fonction DDA** (fig. 6).

Indique l'activation du système d'acquisition DDA.

 Important

Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. N'utiliser en aucun cas ces menus, qui sont réservés à un personnel spécialisé. En cas d'accès accidentel à l'une de ces fonctions, tourner la clé sur **OFF** et contacter un centre agréé Ducati pour les vérifications nécessaires.

**13) Indicateur de température de l'huile moteur** (fig. 6). Important

Ne pas utiliser la moto si la température atteint la valeur maximum sous peine d'endommager le moteur.

**14) Système de contrôle de traction (DTC)** (fig. 6).

Indique l'activation du système de contrôle de traction (DTC) (prédisposition).

## Écran à cristaux liquides – Entrée/ visualisation des paramètres

Quant on met le contact (en tournant la clé de contact de la position **OFF** à la position **ON**), le tableau de bord active pendant 1 seconde tous les caractères de l'écran LCD et allume les témoins en séquence.

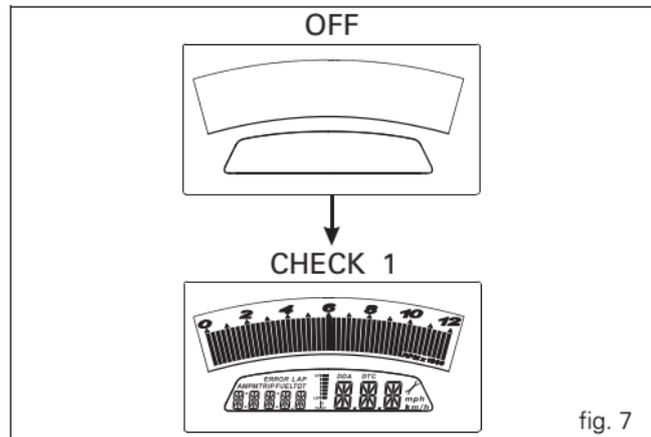


fig. 7

Il passe ensuite en mode d'affichage « normal » en affichant le Modèle de véhicule à la place de la vitesse et, pendant 2 secondes, ainsi que la version (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP).

Les modèles défilent un par un à l'écran.

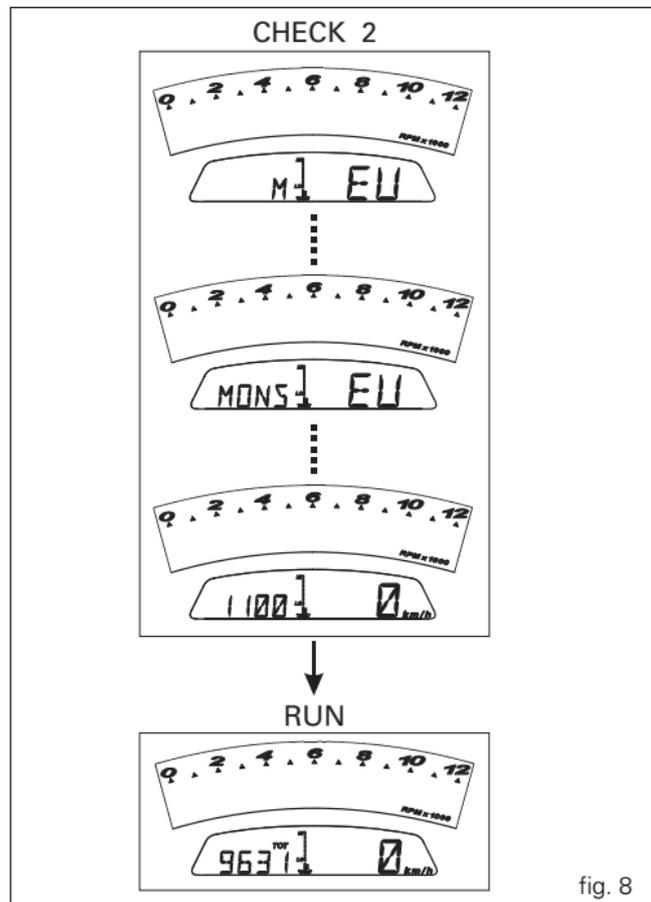


fig. 8

Quand on met le contact (clé sur la position ON), le tableau de bord affiche toujours les informations suivantes (en désactivant les fonctions précédemment activées) :

**Compteur totaliseur**

**Vitesse**

**Graphique en barres du régime du moteur**

**Graphique en barre de la température de l'huile moteur**

À ce point, en amenant le bouton (1, fig. 9) sur la position B « ▼ », il est toujours possible de passer de la fonction de Totaliseur aux fonctions suivantes :

**TRIP**

**TRIP FUEL** (seulement si cette fonction est active)

**Horloge**

**T-AIR**

pour retourner ensuite à la fonction **TOT**.

Par contre, en amenant le bouton (1, fig. 9) sur la position A « ▲ », le système entre dans le MENU et affiche en séquence les fonctions suivantes :

**Error** (seulement si cette fonction est active)

**Batterie**

**RPM**

**LIGHT SET**

**LAP** (OFF ou ON)

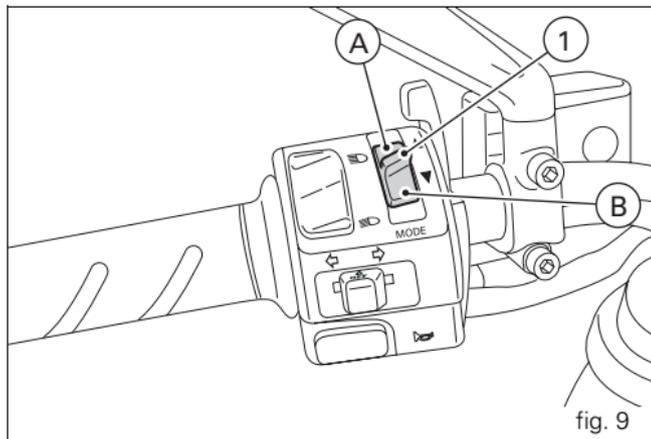
**LAP MEM**

**DDA** (OFF ou ON)

**Erase DDA**

**TIME Set**

**CODE** (seulement si cette fonction est active)



### Important

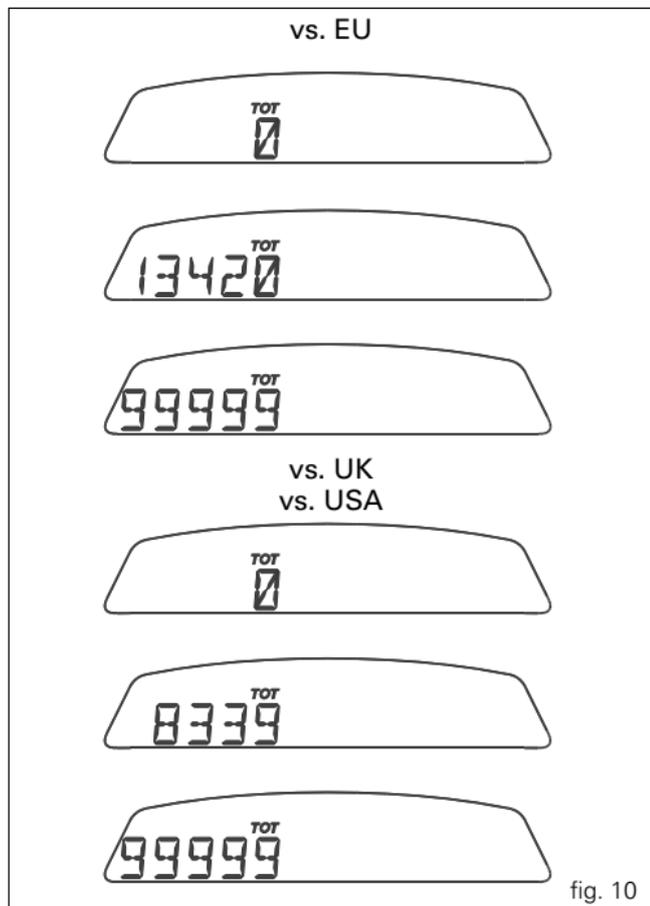
Ce menu n'est actif que si la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h. Si le véhicule dépasse 20 km/h alors que ce menu est affiché, celui-ci disparaît automatiquement pour laisser la place aux données initiales. De toute façon, il est possible de fermer ce menu à tout moment en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9) côté A « ▲ ».

**Indicateur de distance totale parcourue (Totaliseur)**

Quand on met le contact, le système entre automatiquement dans cette fonction.

La distance est mémorisée de manière définitive et ne peut pas être remise à zéro.

Si la distance parcourue est supérieure à 99999 km (ou 99999 miles), « 99999 » reste affiché en permanence.



### Indicateur de « Vitesse »

Cette fonction permet la visualisation de la vitesse du véhicule.

Le tableau de bord reçoit l'information de la vitesse réelle (calculée en km/h) du calculateur et affiche cette vitesse majorée de 8 %.

La vitesse maximale affichée est 299 km/h (186 mph).

Après 299 km/h (186 mph), des tirets « - - - » (non clignotants) s'affichent à la place de la vitesse.

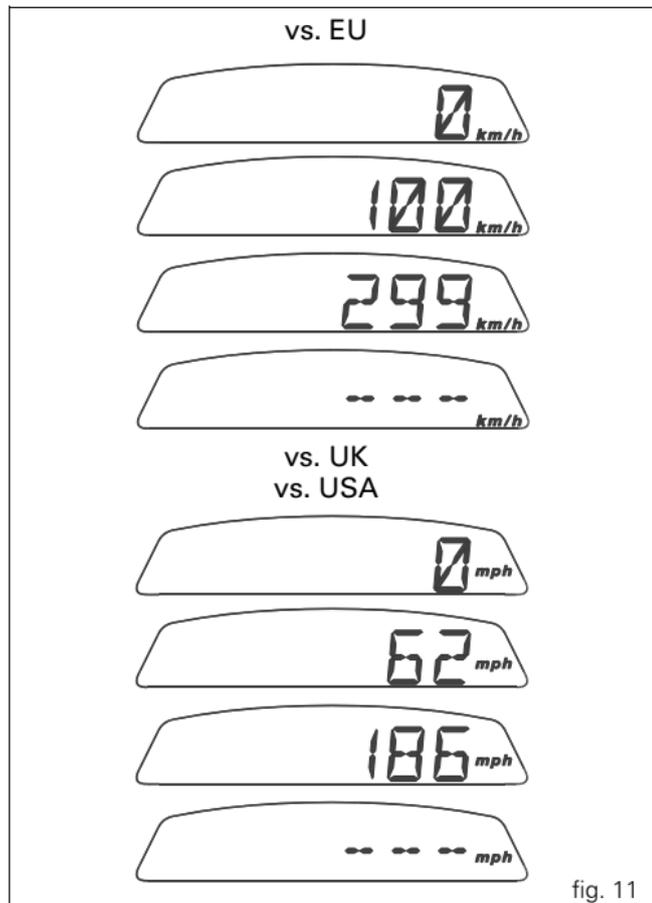


fig. 11

**Indicateur de distance partielle parcourue « Trip »**

Si on appuie sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pendant 3 secondes à l'intérieur de cette fonction, le compteur partiel Trip Best remis à zéro.

Quand la distance parcourue atteint 999.9 km (ou miles), elle est remise à zéro et le compte reprend automatiquement.

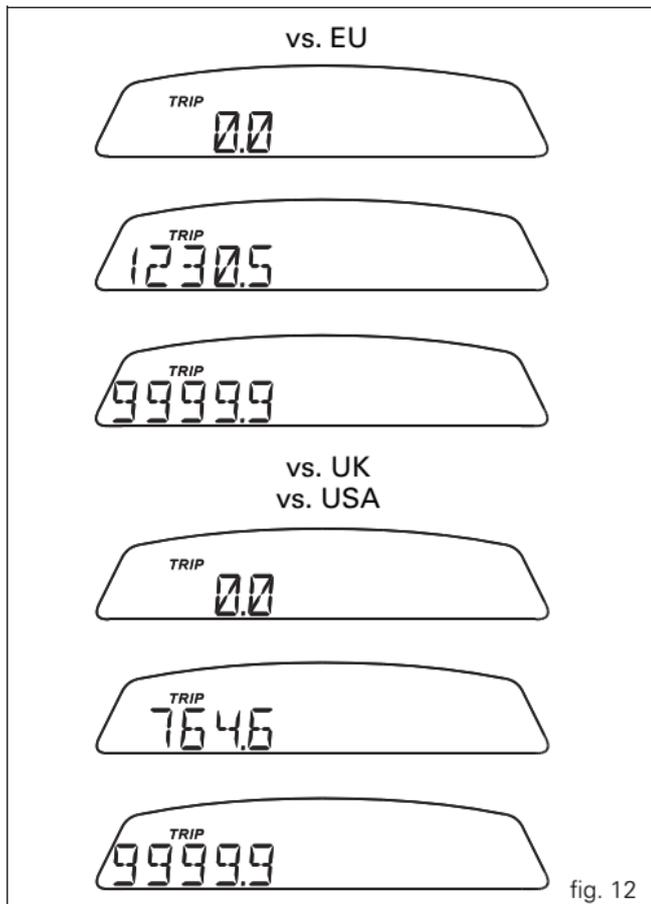


fig. 12

## Indicateur de distance parcourue en réserve (TRIP FUEL)

La fonction TRIP FUEL s'active chaque fois que le témoin de la réserve de carburant s'allume. L'information est conservée en mémoire tant que la moto est en réserve, même après avoir coupé le contact.

Le compte cesse automatiquement dès que la moto n'est plus en réserve.

Quand la distance parcourue atteint 999.9 km (ou miles), elle est remise à zéro et le compte reprend automatiquement.

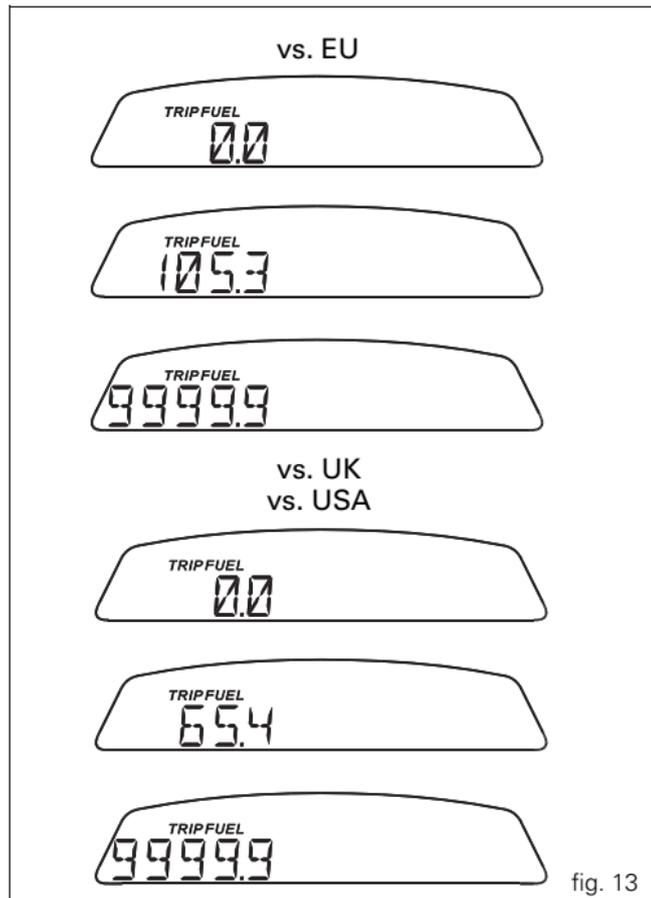


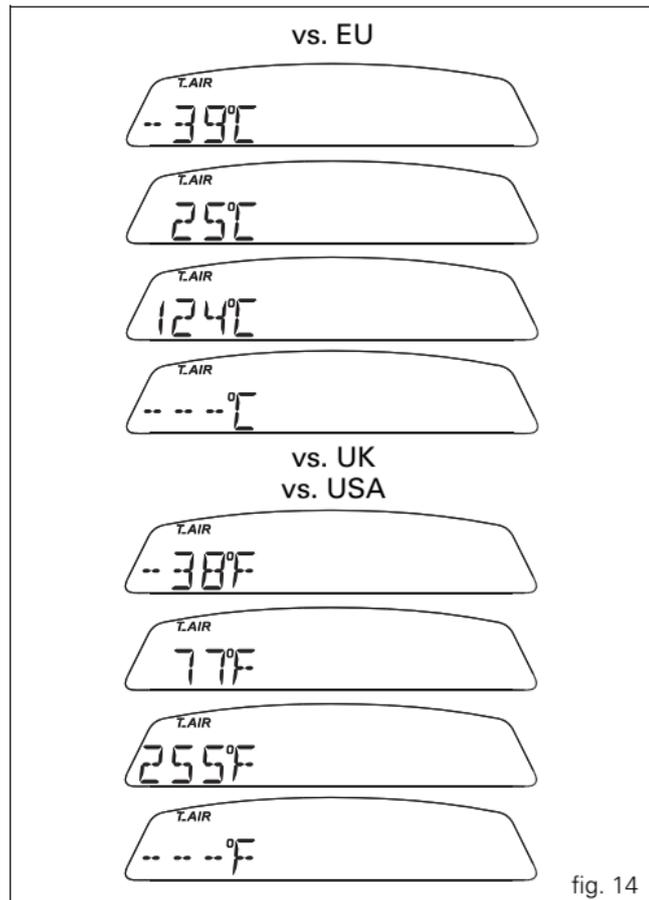
fig. 13

## Indicateur de température de l'air

Affiche la température extérieure.

Plage d'affichage :  $-39\text{ }^{\circ}\text{C}$  ÷  $+124\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

En cas d'anomalie de fonctionnement de la sonde ( $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ ,  $+125\text{ }^{\circ}\text{C}$  ou sonde débranchée), l'écran affiche des tirets « - - - » non clignotants et le témoin de « Diagnostic du moteur - EOBD » (8, fig. 4) s'allume.



## Indicateur de température de l'huile moteur

Cette fonction décrit le fonctionnement de l'indicateur de température de l'huile moteur.

Visualisations :

- si la température est comprise entre  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$  et  $+80\text{ }^{\circ}\text{C}$ , l'écran affiche l'« ÉTAT 2 » ;
- si la température est comprise entre  $+81\text{ }^{\circ}\text{C}$  et  $+110\text{ }^{\circ}\text{C}$ , l'écran affiche l'« ÉTAT 3 » ;
- si la température est comprise entre  $+111\text{ }^{\circ}\text{C}$  et  $+135\text{ }^{\circ}\text{C}$ , l'écran affiche l'« ÉTAT 4 » ;

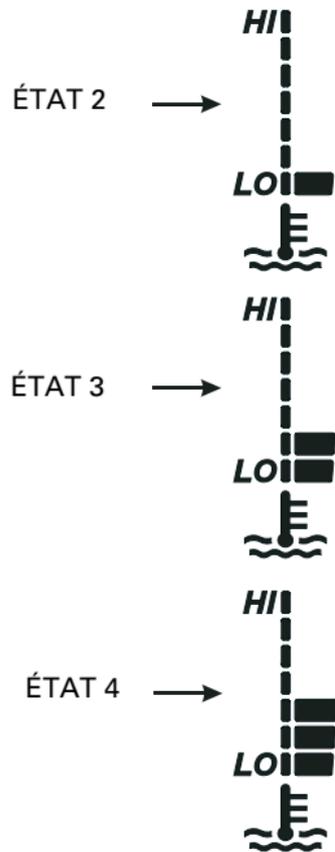


fig. 15

- si la température est comprise entre +136 °C et +160 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 5 » ;
- si la température est comprise entre +161 °C et +175 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 6 » ;
- si la température est comprise entre +176 °C et +190 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 7 » ;

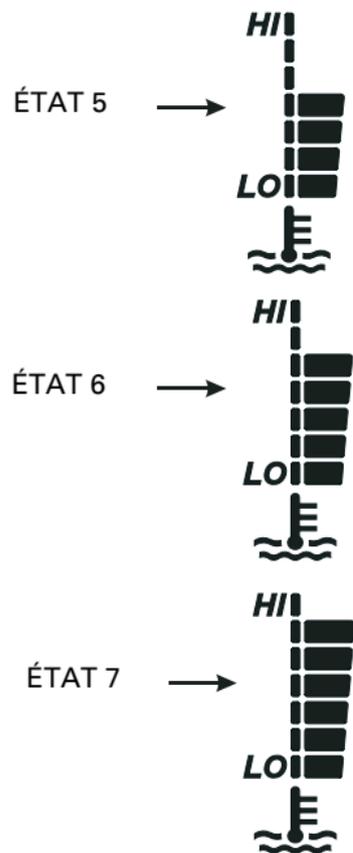
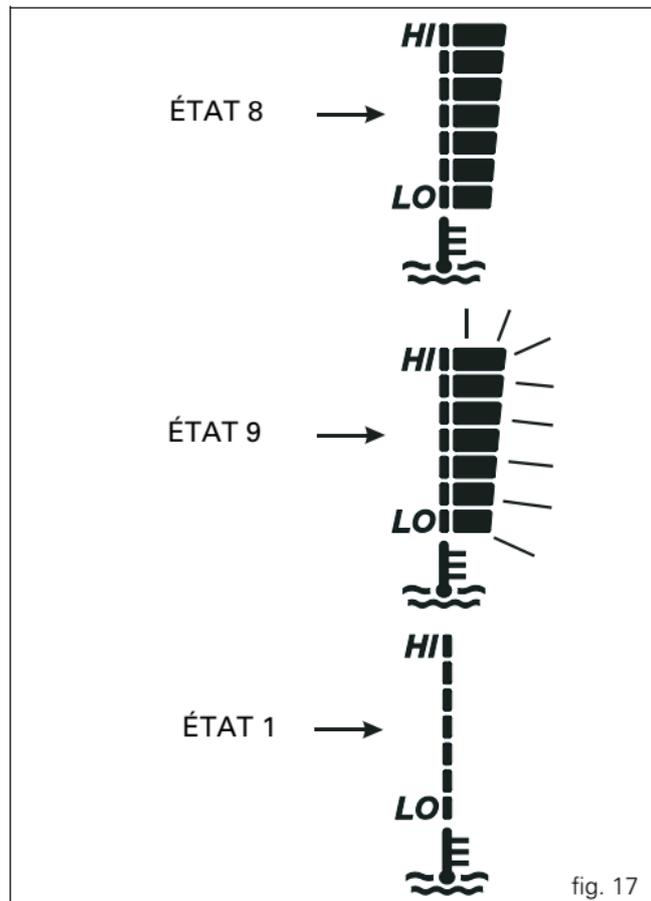


fig. 16

- si la température est comprise entre +191 °C et +200 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 8 » ;
- si la température est  $\geq 201$  °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 9 » avec les coches clignotantes ;
- en cas d'anomalie de fonctionnement de la sonde, l'écran affiche l'« ÉTAT 1 » clignotant.



### Indicateur d'entretien préventif

Il affiche les interventions d'entretien préventif (révision). Cet indicateur (↗) signale qu'une révision est nécessaire dans le cadre du programme d'entretien périodique.

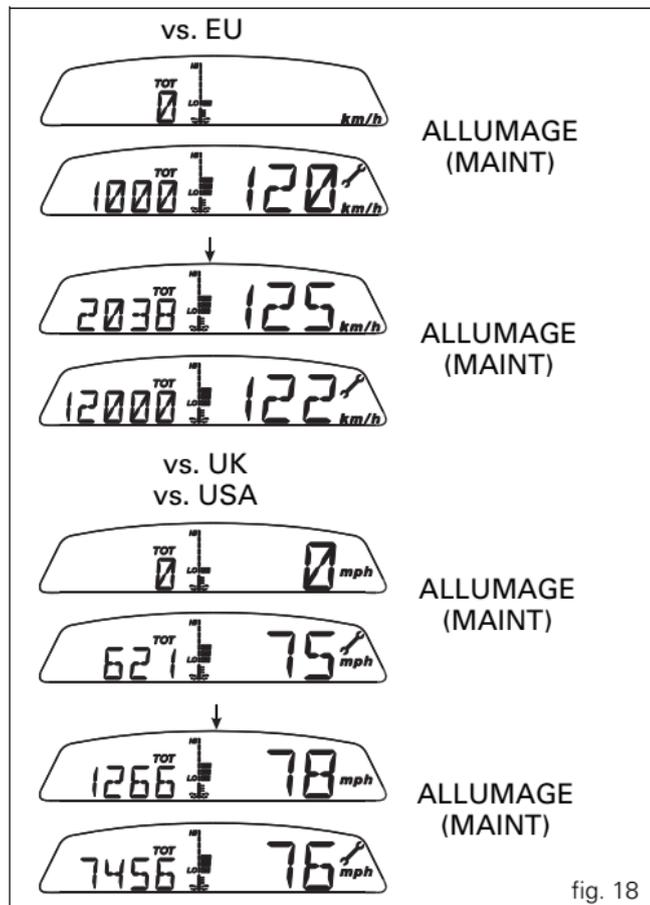
L'indicateur d'entretien préventif s'affiche aux kilométrages suivants :

après les 1000 premiers km au totaliseur ;

tous les 12000 km au totaliseur.

L'indication reste affichée tant qu'elle n'a pas été réinitialisée.

Quand ce message s'affiche, prendre rendez-vous avec un concessionnaire ou un atelier agréé.

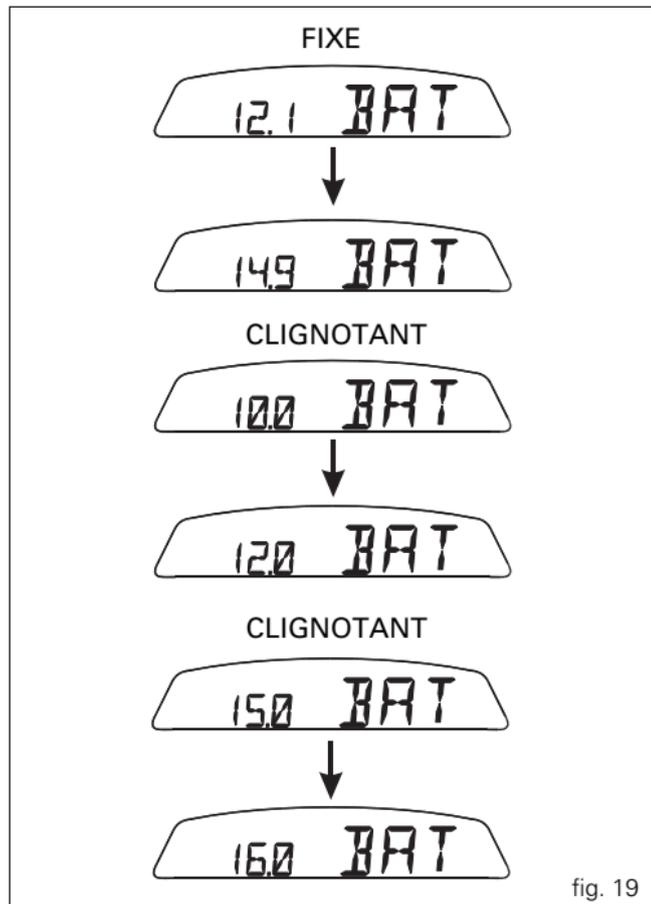


### Indicateur de tension de batterie (BATT)

Pour visualiser cette fonction, il faut accéder à la page « BATT » du menu.

L'écran affiche la tension de la batterie de la façon suivante :  
si la tension est comprise entre 12,1 et 14,9 V, la valeur est fixe ;

si la tension est comprise entre 10,0 et 12,0 V ou entre 15,0 et 16,0 V, la valeur clignote.



Si la température est égale ou inférieure à 9,9 V, l'écran affiche « LO » clignotant et le témoin de « Diagnostic moteur – EOBD » du véhicule (8, fig. 4) s'allume ; si la température est égale ou supérieure à 16,1 V, l'écran affiche « HI » clignotant et le témoin de « Diagnostic moteur – EOBD » du véhicule (8, fig. 4) s'allume.

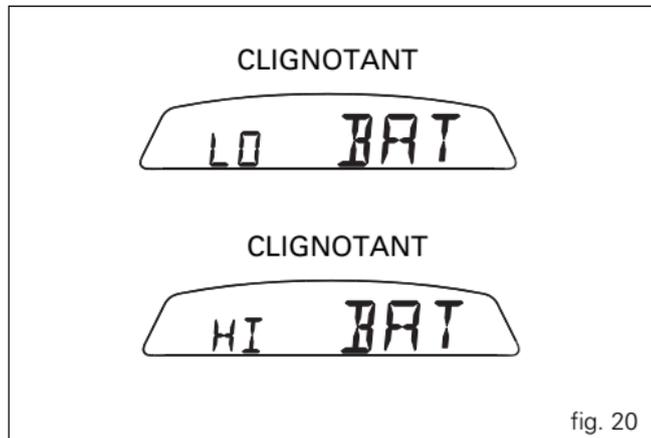


fig. 20

### Réglage du régime de ralenti (tr/min)

Pour visualiser cette fonction, il faut accéder au menu et choisir la page « RPM ».

L'écran affiche le compte-tours supérieur et le régime du moteur (tr/min) pour permettre un réglage plus précis du « ralenti ».

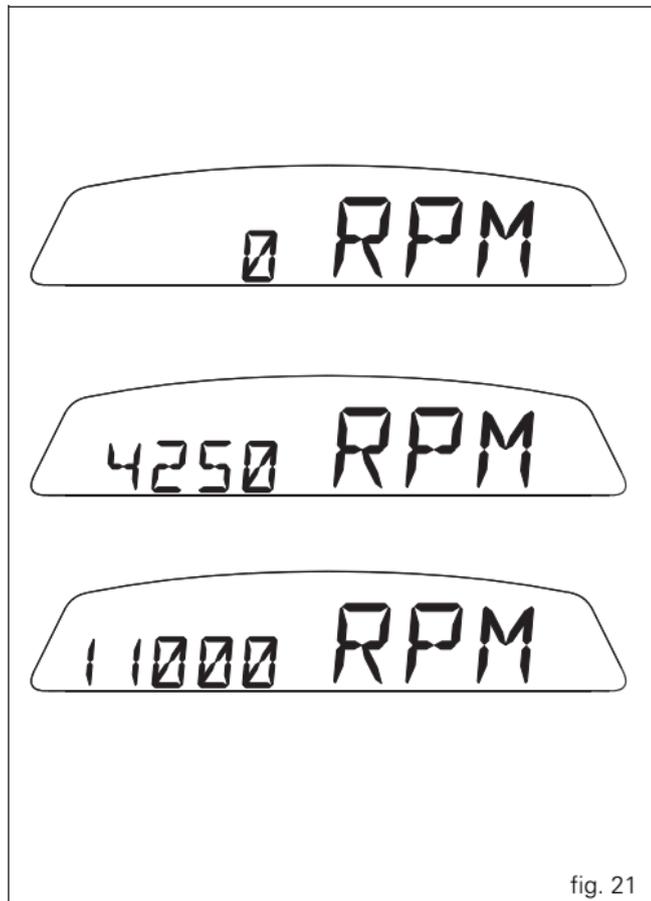


fig. 21

## Réglage du rétro-éclairage

Pour régler le rétro-éclairage, il faut accéder à la page « LIGHT SET » du menu.

Une fois cette page affichée, appuyer sur le bouton **B** (▼) pendant 3 secondes pour accéder au mode réglage ; les pages suivantes s'affichent en séquence :

- page 1 – « LIGHT MAX » setting :

Dans cette page, le rétro-éclairage est réglé sur la puissance maximale ; en appuyant sur le bouton **B** (▼), on passe à la page 2.

- page 2 – « LIGHT MID » setting :

Dans cette page, le rétro-éclairage est réduit d'environ **30 %** par rapport à la puissance maximale ; en appuyant sur le bouton **B** (▼), on passe à la page 3.

- page 3 – « LIGHT MIN » setting :

Dans cette page, le rétro-éclairage est réduit d'environ **70 %** par rapport à la puissance maximale ; en appuyant sur le bouton **B** (▼), on passe à la page 1.

Si on appuie sur le bouton **B** pendant **3** secondes depuis l'une de ces trois pages, le Tableau de bord retourne à la page « LIGHT SET » en enregistrant la puissance du rétro-éclairage sélectionnée.

Par contre, après une coupure de courant de batterie, lorsque le courant revient et qu'on met de contact, le rétro-éclairage est réglé sur sa puissance maximale.

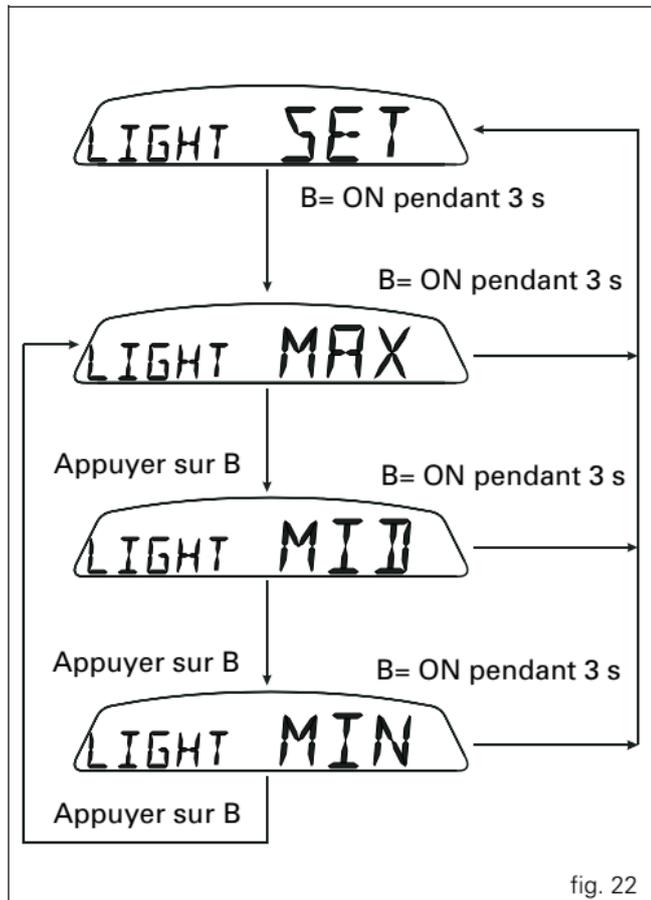


fig. 22

### Affichage du temps sur le tour de circuit (LAP)

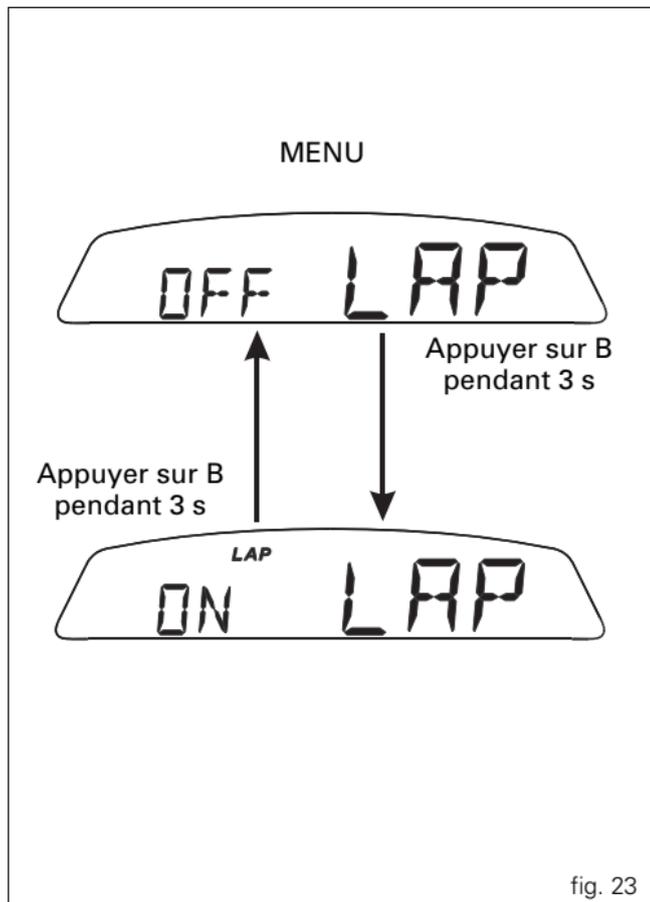
Pour activer la fonction, il faut accéder au menu et activer l'option « LAP » en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ ».

Pour mettre le chronomètre en marche et l'arrêter, il faut appuyer sur le bouton d'appel de phares FLASH (11, fig. 5) sur le comodo gauche.

Chaque fois qu'on appuie sur le bouton FLASH lorsque la fonction LAP est active, l'écran affiche pendant 10 secondes le temps réalisé sur le tour de circuit puis retourne à l'affichage « normal ».

Il est possible de chronométrer et de mémoriser jusqu'à 30 tours.

Si la mémoire est pleine, l'écran affiche le mot « FULL » pendant 3 secondes à la place du temps réalisé. Pour pouvoir enregistrer d'autres temps, il faut remettre à zéro les temps mémorisés.



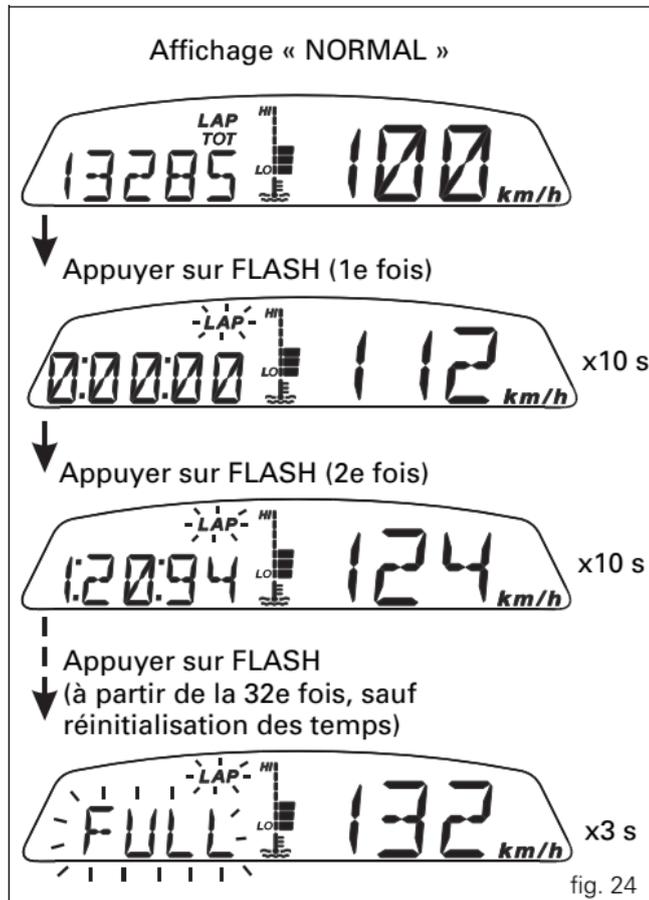
Si on désactive la fonction LAP pendant un tour de circuit, le temps correspondant n'est pas mémorisé.

Si on éteint l'écran (on coupe le contact) quand la fonction LAP est active, celle-ci est automatiquement désactivée (si le chronomètre est en marche, le temps sur le tour en cours n'est pas mémorisé).

Si le temps n'a pas été « arrêté », quand le chronomètre atteint 9 minute, 59 seconde, 99 centièmes, il retourne à 0 (zéro) et continue à compter le temps tant que la fonction n'a pas été désactivée.

Par contre, si la fonction LAP est activée, que la « mémoire » n'a pas été remise à zéro, mais que le nombre de tours mémorisés est inférieur à 30 (exemple : 18 tours mémorisés), les tours restants éventuels seront mémorisés jusqu'à « saturation » de la mémoire (dans cet exemple, jusqu'à 12 tours pourront être mémorisés).

Cette fonction affiche uniquement les temps réalisés sur le tour de circuit ; ces temps sont toutefois mémorisés pour pouvoir ensuite être affichées dans la fonction Lap Memory.



## Affichage des données mémorisées (LAP Memory)

Affiche les données mémorisées avec la fonction LAP : numéro et temps sur le tour de circuit.

Pour afficher les temps mémorisés, il faut accéder au menu et choisir la page « LAP MEM ».

En appuyant sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pendant 3 secondes depuis cette page du menu, on affiche le « 1<sup>er</sup> tour » ; l'écran indique le numéro du tour, le temps réalisé et le régime maximum atteint sur ce tour.

En appuyant sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ », il est possible de faire défiler les 30 temps mémorisés pour retourner ensuite au 1<sup>er</sup> tour.

Si on appuie sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pendant 3 secondes au cours de l'affichage des temps mémorisés, l'écran met automatiquement à zéro tous les temps mémorisés et, si la fonction LAP était activée, elle est automatiquement désactivée.

La vitesse MAX mémorisée est celle indiquée à l'écran pendant la fonction Lap.

Pour sortir du mode affichage des temps mémorisés, appuyer sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▲ ».

Si aucune donnée n'est enregistrée en mémoire, les 30 temps sont visualisée et le chronomètre indique « 0.00.00 ».

Si pendant le tour de circuit, le moteur a atteint le limiteur, le témoin « OVER REV » s'allume lors de l'affichage des temps mémorisés (9, fig. 4).

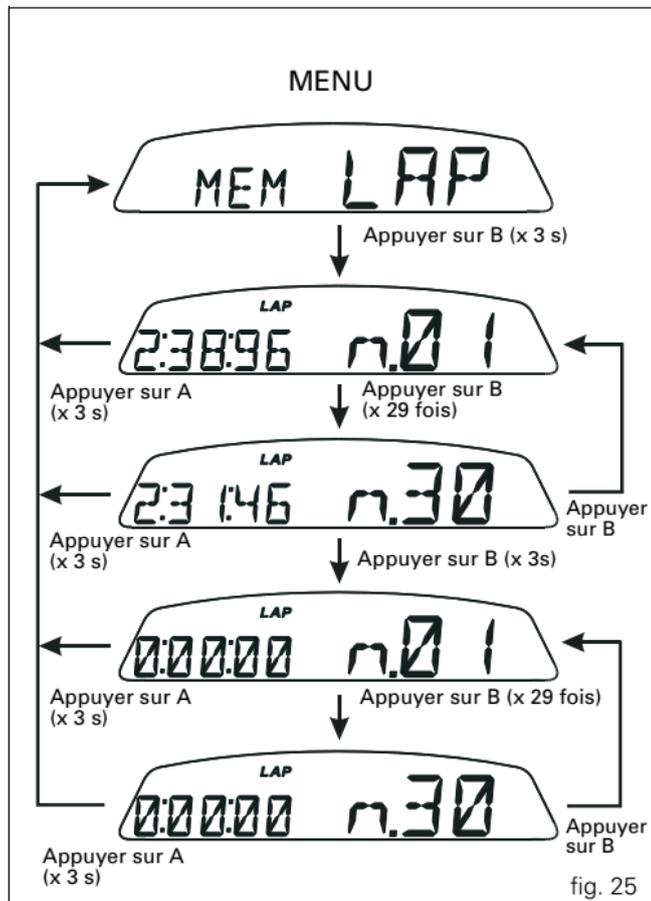


fig. 25

## Système d'acquisition DDA

Cette fonction permet l'activation du système d'acquisition DDA (Ducati Data Analyzer) : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule.

Pour l'acquisition, il faut accéder au menu et activer la fonction « DDA » en appuyant sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pendant 3 secondes.

Pour mettre le séparateur de tours de l'acquisition en marche et pour l'arrêter, il faut appuyer sur le bouton d'appel de phares FLASH (11, fig. 5) sur le comodo gauche.

Si on éteint l'écran (on coupe le contact) quand la fonction DDA est active, celle-ci est automatiquement désactivée.

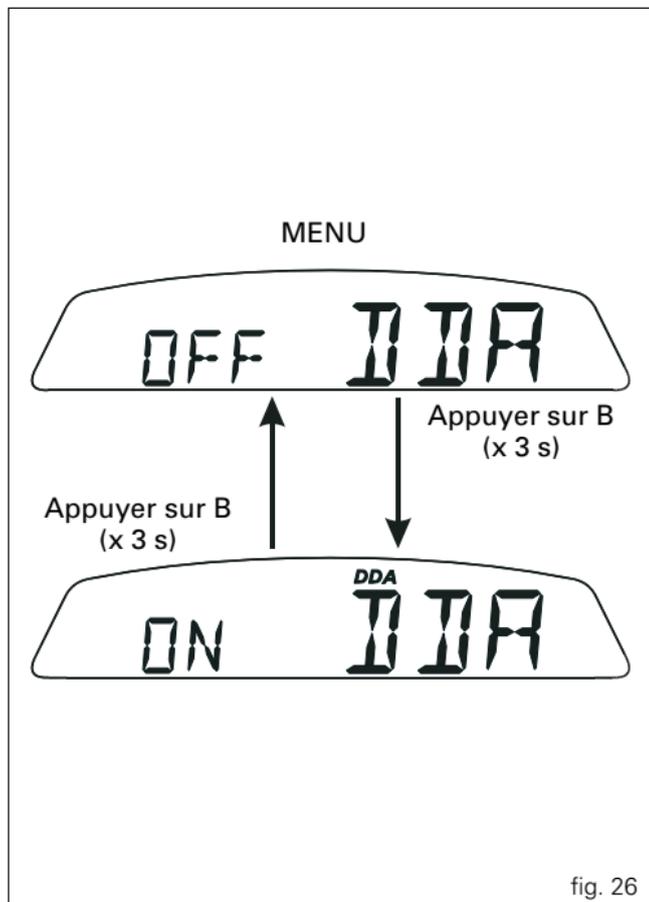


fig. 26

## Eraser DDA

Cette fonction permet d'effacer les données enregistrées sur le système d'acquisition DDA : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule.

Pour effacer les données, il faut accéder au menu et choisir la page « Erase DDA ».

Si on appuie sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pendant 3 secondes et que le système d'acquisition DDA n'acquiert pas de données, l'écran affiche « WAIT... » pendant 10 secondes, après quoi il affiche « ERASE OK » pendant

3 secondes, pour confirmer que les données du système d'acquisition DDA ont bien été effacées.

Par contre, si on appuie sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pendant 3 secondes et que le système d'acquisition DDA est en fonction, les données contenues dans sa mémoire ne sont pas effacées et l'écran affiche « FAIL » pendant 3 secondes.

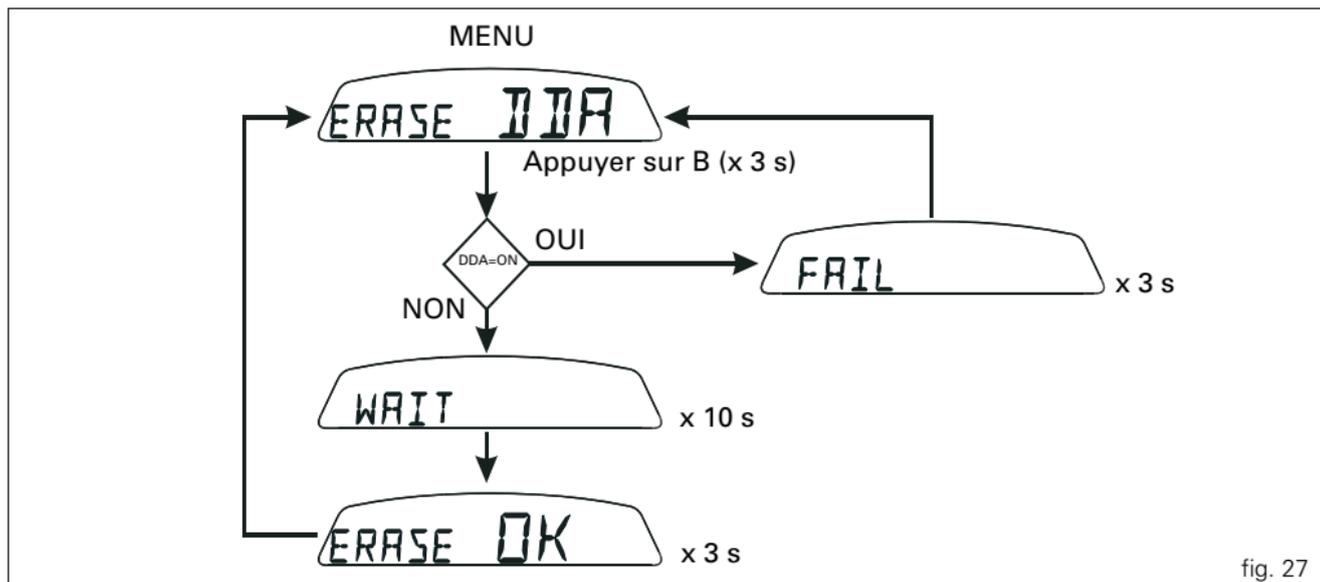


fig. 27

## Réglage de l'horloge

Pour régler l'horloge, il faut accéder à la page « SET » du menu. Une fois cette page affichée, appuyer sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pendant 3 secondes pour accéder au mode réglage.

« AM » clignote à l'écran ; appuyer sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pour faire clignoter « PM » ; appuyer sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pour retourner en arrière (l'heure 00:00 devient 12:00 quand on passe de AM à PM). en appuyant sur le bouton (1, fig. 9) côté A « ▲ », on passe au réglage des heures qui se mettent à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », on avance d'1 heure ; en maintenant le bouton côté B « ▼ » enfoncé, les heures avancent au rythme d'1 heure par seconde (les heures ne clignotent pas pendant la pression prolongée du bouton). en appuyant sur le bouton (1, fig. 9) côté A « ▲ », on passe au réglage des minutes qui se mettent à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », on avance d'1 minute ; en maintenant le bouton côté B « ▼ » enfoncé, les minutes avancent au rythme d'1 minute par seconde. Si on maintient le bouton côté B « ▼ » enfoncé pendant plus de 5 secondes, le défilement accélère au rythme de 1 pas toutes les 100 ms (les secondes ne clignotent pas pendant la pression prolongée du bouton côté B « ▼ »).

Appuyer côté A « ▲ » pour quitter le mode réglage et afficher l'heure.

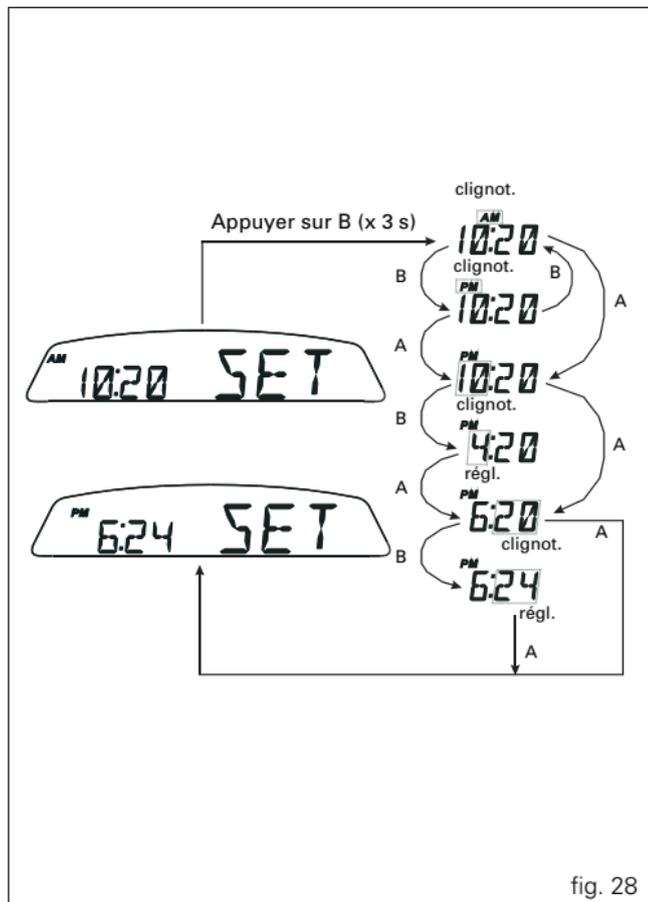


fig. 28

## Diagnostic du tableau de bord



### Important

Le tableau de bord effectue le diagnostic du système 60 secondes après le dernier Key-Off.

Cette fonction permet de visualiser et d'identifier les comportements anormaux de la moto et de savoir si les pièces défectueuses sont remplaçables.

Pour visualiser cette fonction, il faut accéder à la page « Error » du menu.

Cette page n'est accessible qu'en présence d'au moins une erreur sinon, elle n'est PAS visible.

Si plusieurs erreurs sont détectées, elles sont affichées en séquence toutes les 3 secondes.  
Dans tous les cas, il est toujours possible d'effectuer un diagnostic plus détaillé à l'aide du Ducati Diagnostic System.



### Attention

En présence d'une erreur, contacter un garage agréé Ducati.

	<b>Message d'erreur</b>	<b>Erreur</b>
	TPS	Potentiomètre du papillon
	PRESS	Capteur de pression
	T OIL	Sonde de température d'huile
	T AIR	Sonde de température de l'air
	Batterie	Tension de batterie LOW - HIGHT

	<b>Message d'erreur</b>	<b>Erreur</b>
	LAMB	Sonde Lambda et/ou Réchauffeur Lambda
	FUEL	Capteur de réserve d'essence
	COIL	Bobine verticale et/ou horizontale
	INJET	Injecteur vertical et/ou horizontal
	START	Télérupteur de démarrage
	R INJ	Relais injection
	PKUP	Capteur du pick-up
	SPEED	Capteur de vitesse (prédisposition)
	IMMO	Système anti-démarrage (clé manquante, antenne débranchée ou clé inconnue)
	CAN	Ligne CAN (Communication entre ECU et tableau de bord)
	LIGHT	Relais feux

### Fonction d'extinction « intelligente » du phare

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du projecteur avant. Le dispositif entre en fonction dans 3 cas :

- 1<sup>er</sup> cas : si on tourne la clé de la position **OFF** à la position **ON** sans démarrer le moteur dans un délai de 60 secondes, le projecteur s'éteint et se rallumera au prochain démarrage du moteur.
- 2<sup>ème</sup> cas : si après l'utilisation normale de la moto phares allumés, le moteur est mis à l'arrêt avec le bouton **RUN-STOP** sur le comodo droit. Dans ce cas, 60 secondes après l'arrêt du moteur, le projecteur s'éteint et se rallumera au prochain démarrage du moteur ;
- 3<sup>ème</sup> cas : le phare s'éteint pendant le démarrage du moteur et se rallume quand le moteur tourne.

### Fonction d'allumage « intelligente » du projecteur

Cette fonction permet l'allumage « programmé » du projecteur, même moteur éteint (Key-Off).

Quand on coupe le contact, le tableau de bord reste actif pendant 60 secondes, en permettant d'allumer le projecteur en appuyant sur le bouton (1, fig. 9) côté A « ▲ » ou côté B « ▼ ».

Pendant ces 60 secondes, chaque fois qu'on appuie sur le bouton (1, fig. 9) côté A « ▲ » ou côté B « ▼ », le tableau de bord permet d'allumer le projecteur pendant 30 secondes ; à chaque pression, le temps d'allumage augmente de 30 secondes supplémentaires, jusqu'à un maximum de 6 pressions (le temps maximum est de 180 secondes). Après la première pression du bouton (1, fig. 9) côté A « ▲ » ou B « ▼ », le projecteur s'allume pour une durée de 30 secondes ; si on appuie une deuxième fois sur ce bouton avant l'expiration de ce délai, le temps sera prolongé de 30 secondes supplémentaires ; après l'expiration de ces 30 secondes, il n'est plus possible « d'ajouter » d'autres périodes de 30 secondes et le tableau de bord éteindra le projecteur.

Pour retourner dans cette fonction il faut mettre et couper le contact au moins une fois.

En cas de panne de batterie pendant l'utilisation de cette fonction, celle-ci sera désactivée à la remise sous tension du tableau de bord (le tableau de bord ne reste pas actif pendant 60 secondes).

## Système anti-démarrage

Pour une meilleure protection contre le vol, la moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), qui entre automatiquement en fonction quand le tableau de bord est mis hors service.

Chaque clé renferme un dispositif électronique de modulation du signal émis au démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

### Clés (fig. 29)

La moto neuve est livrée avec :

- 2 clés B (NOIRES).

Ces clés contiennent le « code du système d'antidémarrage ».

### Remarque

Votre concessionnaire Ducati pourrait vous demander de lui remettre la Code Card pour effectuer certaines opérations de maintenance.

Les clés noires (B) sont les clés normalement utilisées et servent pour :

- mettre le contact ;
- ouvrir le bouchon du réservoir ;
- déverrouiller la serrure de la selle.



### Remarque

Les deux clés sont remises avec une plaquette (1) portant leur numéro d'identification.

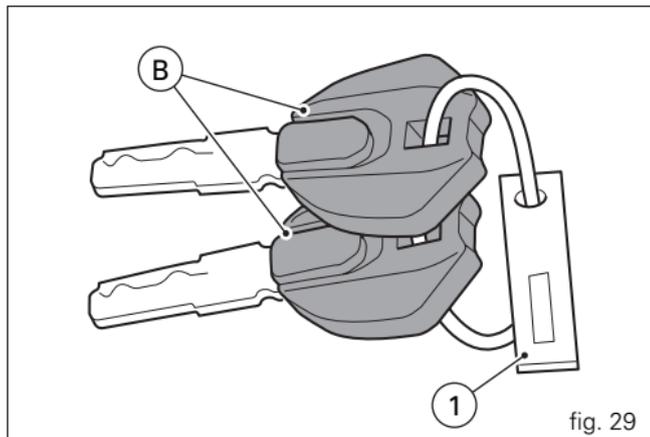


fig. 29



## Attention

Séparer les clés et utiliser une clé noire avec la moto.

## Code card

Une CODE CARD (fig. 30) est remise avec les clés ; sur cette carte est inscrit le code électronique (A, fig. 31) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc de non-démarrage après le **key-on**.



## Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est préférable que l'utilisateur ait toujours sur soi le code électronique indiqué sur la CODE CARD, au cas où il devrait effectuer un démarrage d'urgence comme décrit ci-après.

En cas de problème au système anti-démarrage, ce code permet la désactivation de la fonction de « blocage du moteur », signalée par le voyant ambre de « Diagnostic moteur – EOBD » (8, fig. 4).

L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la code card.



## Attention

Le concessionnaire a besoin de la Code Card pour reprogrammer ou remplacer une clé.

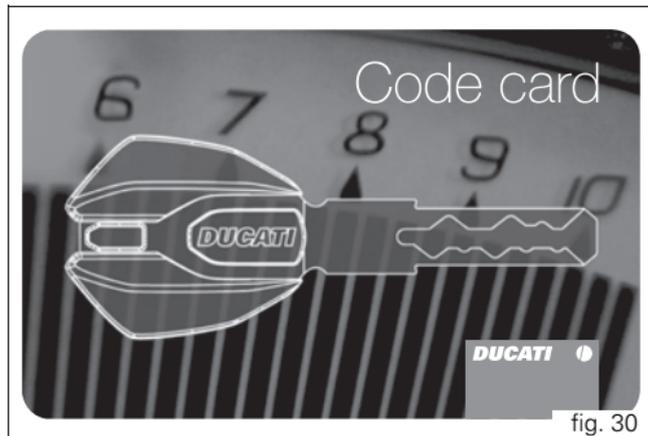


fig. 30

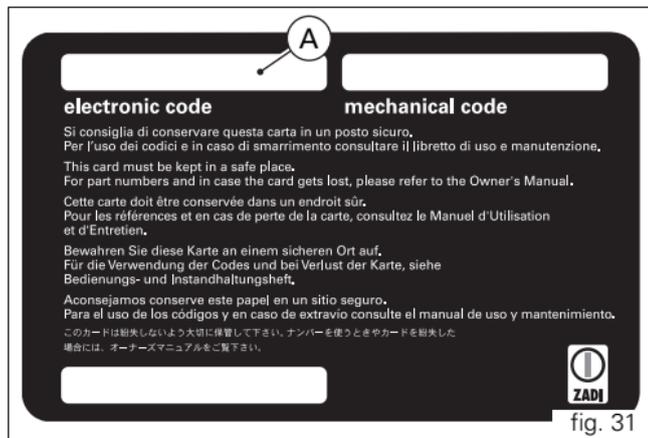


fig. 31

## F Déverrouillage du système anti-démarrage

Après le « verrouillage du système anti-démarrage », il est possible de le déverrouiller depuis le tableau de bord en procédant comme suit : accéder à la page « COD » du menu.

### Remarque

Cette page ne doit être activée qu'en présence d'au moins une erreur dans le système anti-démarrage.

Le code affiché quand on ouvre cette page est toujours le « 00000 » ; à ce point, en appuyant sur le bouton (1, fig. 9) côté B « ▼ » pendant 3 secondes, il est possible d'entrer le code électronique sur la Code Card.

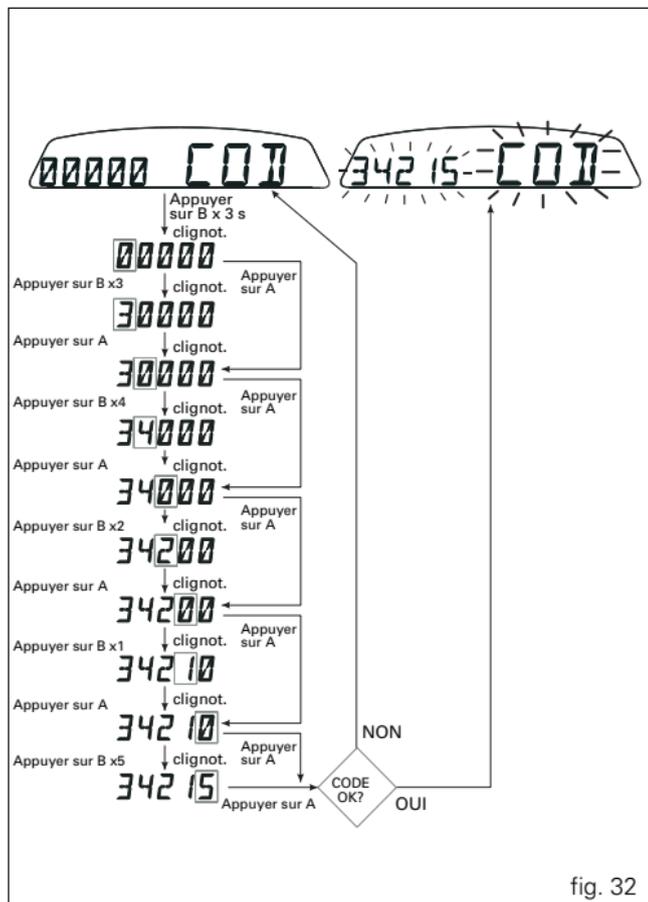


fig. 32

Entrée du code :

à l'entrée de cette fonction, le premier chiffre de gauche clignote.

Bouton (1, fig. 9) :

à chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour passer à l'entrée du deuxième chiffre qui se met à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour passer à l'entrée du troisième chiffre qui se met à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour passer à l'entrée du quatrième chiffre qui se met à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour passer à l'entrée du cinquième chiffre qui se met à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour confirmer le code.

Si le code est correct, le mot COD et le code entré clignotent pendant 4 secondes ; le témoin de « Diagnostic du moteur – EOBD » (8, fig. 4) s'éteint puis le tableau de bord ferme automatiquement le menu en permettant le démarrage « simultané » du véhicule.

Si l'erreur n'a pas été éliminée, le tableau de bord retournera en condition d'erreur et le moteur restera bloqué au prochain Key-On.

Par contre, si le code est erroné, le tableau de bord retournera automatiquement au menu « COD » en visualisant le code « 00000 ».

## Fonctionnement

Chaque fois qu'on tourne la clé du contact de la position ON à la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Au démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF à la position ON :

- 1) si le code est reconnu, le système de protection déverrouille le moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 37), le moteur démarre ;
- 2) si le témoin de « Diagnostic moteur – EOBD » (8, fig. 4) s'allume et qu'en appuyant sur le bouton (10, fig. 5) côté « ▼ » la page avec « Error » s'affiche, le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé sur la position OFF, puis de la remettre sur la position ON ; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.



## Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.

Utiliser toujours la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

## Double des clés

Lorsque le client a besoin de doubles de clés, il doit s'adresser au réseau d'assistance Ducati et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition, ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance Ducati mémorisera toutes les clés neuves et les clés déjà possédées.

Le réseau d'assistance Ducati pourra demander au client de prouver qu'il est bien le propriétaire de la moto.

Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation seront effacés de la mémoire. Ainsi, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.



## Remarque

En cas de changement de propriétaire, il est impératif de remettre au nouveau propriétaire toutes les clés et la CODE CARD.

## Contacteur d'allumage/antivol de direction (fig. 33)

Ce contacteur se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

- A)  : permet le fonctionnement des feux et du moteur ;
- B)  : empêche le fonctionnement des feux et du moteur ;
- C)  : direction bloquée ;
- D)  : feu de position et antivol de direction.



### Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut d'abord l'enfoncer. La clé peut être retirée des positions (B), (C) et (D).

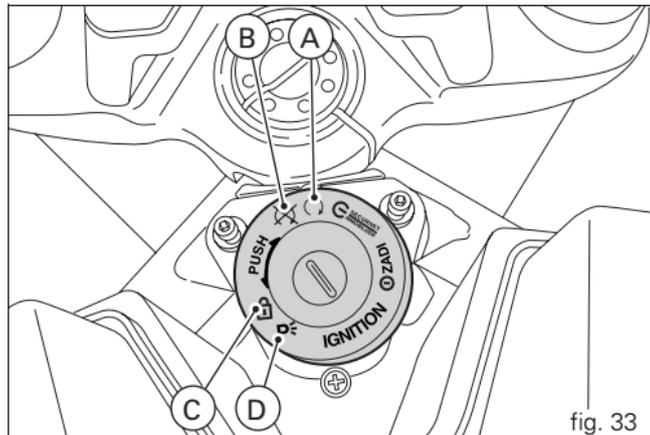


fig. 33

## Comodo gauche (fig. 34)

1) Commutateur d'éclairage à deux positions.

position  = feu de croisement allumé ;  
position  = feu de route allumé.

2) Bouton  = clignotant à trois positions :

position centrale = éteint ;

position  = manœuvre à gauche ;

position  = manœuvre à droite ;

Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le levier de commande après l'avoir remis en position centrale.

3) Bouton  = avertisseur sonore.

4) Bouton  = appel de phares.

5) Commutateur de commande tableau de bord à deux positions :

position «  » ;

position «  ».

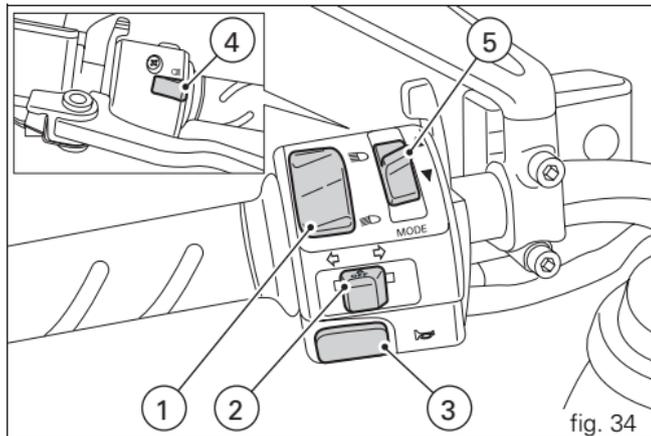


fig. 34

## Levier d'embrayage (fig. 35)

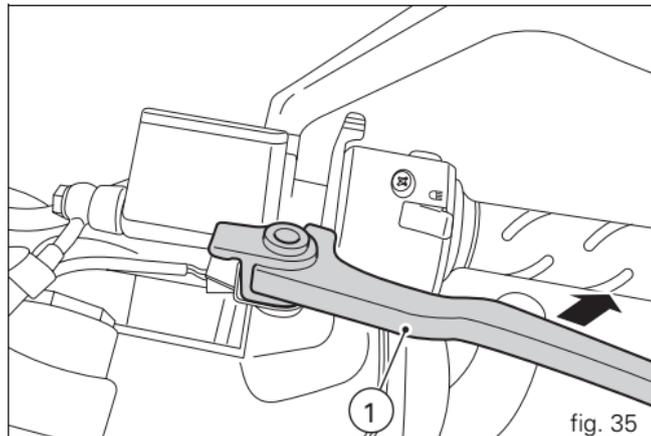
L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

### Important

Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.

### Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).



## Levier de starter (fig. 36)

Le starter facilite le démarrage quand le moteur est froid et permet d'augmenter le régime de ralenti, après le démarrage. Il est nécessaire d'utiliser le levier de starter jusqu'à ce que le moteur soit froid (1 ou max. 2 barres T oil moteur allumé). Le levier de starter doit être réglé pendant la mise en température du moteur afin de garantir environ 1500 tr/min au ralenti.

Positions du starter :

A) = starter non activé ;

B) = starter complètement activé.

Le levier peut également être déplacé sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir page 60).

### Important

Ne pas utiliser ce dispositif si le moteur est chaud.  
Ne pas rouler avec le starter activé.

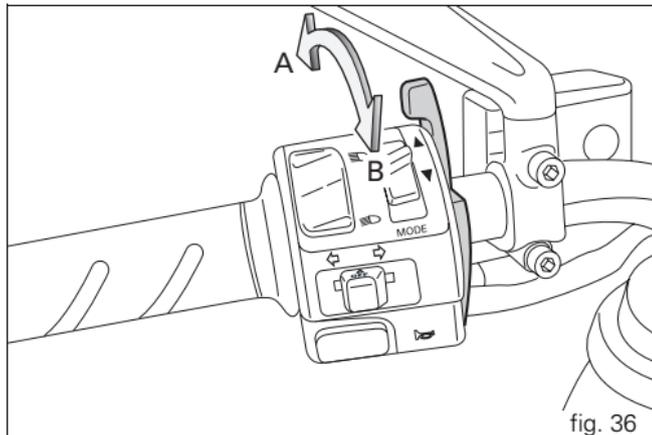


fig. 36

## Comodo droit (fig. 37)

1) Commutateur d'**ARRÊT MOTEUR**, à deux positions :  
position  (**RUN**) = marche ;  
position  (**OFF**) = arrêt du moteur.

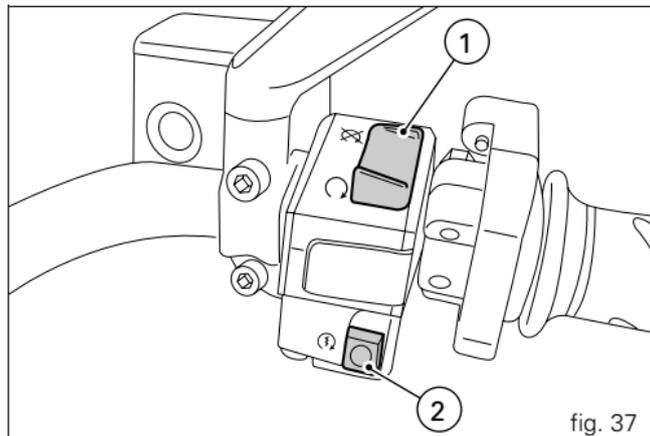
### Attention

Ce commutateur s'utilise surtout en cas d'urgence, s'il est nécessaire d'éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramener l'interrupteur sur la position  pour pouvoir remettre la moto en marche.

### Important

Rouler feux allumés, arrêter le moteur au moyen de l'interrupteur (1) et laisser la clé de contact sur **ON** peuvent causer la décharge de la batterie.

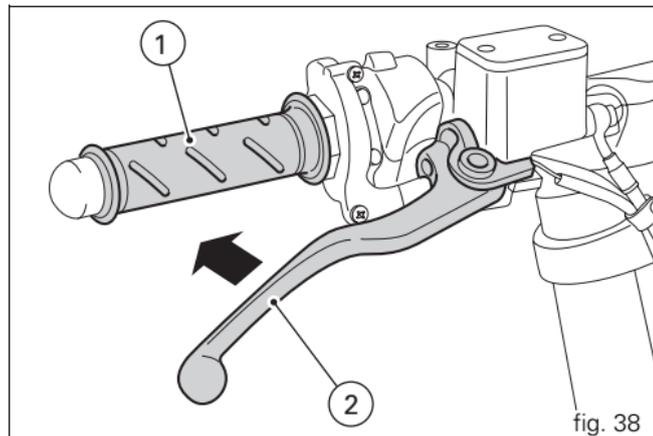
2) Bouton  = démarrage moteur.



F

## Poignée des gaz (fig. 38)

La poignée des gaz (1), du côté droit du guidon, commande l'ouverture du papillon. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.



## Levier de frein avant (fig. 38)

Pour actionner le frein avant, tirer le levier (2) vers la poignée. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique.

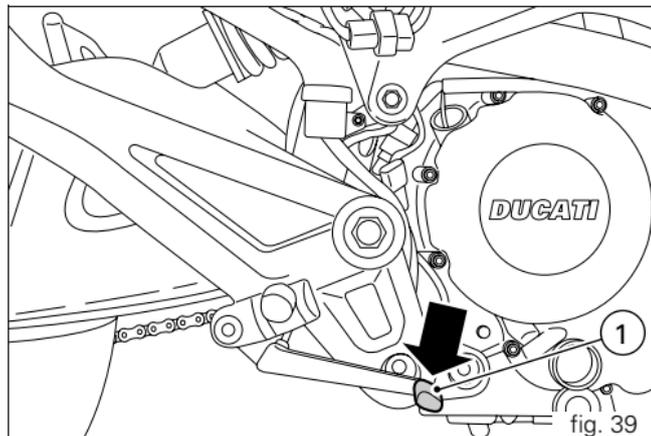


### Attention

Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions à la page 62.

## Pédale de frein arrière (fig. 39)

Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1).  
Le système de commande est de type hydraulique.



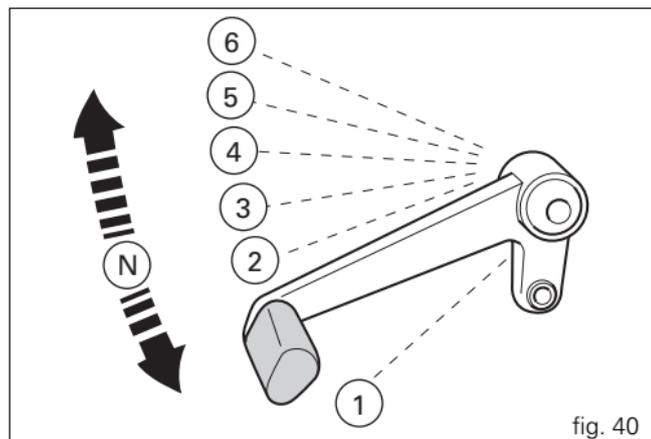
## Pédale de sélecteur de vitesse (fig. 40)

La pédale de sélecteur a une position neutre centrale **N** avec retour automatique et deux mouvements :

vers le bas = pousser la pédale vers le bas pour engager la 1<sup>ère</sup> et pour rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin **N** sur le tableau de bord s'éteint ;

vers le haut = relever la pédale pour engager la 2<sup>ème</sup>, puis la 3<sup>ème</sup>, la 4<sup>ème</sup>, la 5<sup>ème</sup> et la 6<sup>ème</sup>.

Chaque déplacement de la pédale correspond au passage d'une seule vitesse.



## F Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du levier de sélecteur et du levier de frein arrière par rapport aux repose-pieds. Pour modifier la position de la pédale du sélecteur de vitesse, procéder comme suit : bloquer la tringle (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).



### Remarque

L'écrou (2) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé anglaise jusqu'à ce que la pédale de sélecteur soit dans la position voulue.

Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

Pour modifier la position du levier de frein arrière, procéder comme suit :

desserrer le contre-écrou (4) ;

tourner la vis (5) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue ;

serrer le contre-écrou (4) ;

en appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'un léger débattement à vide (environ 1,5÷2 mm) avant le début de l'action freinante.

Si tel n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en procédant comme suit :

desserrer le contre-écrou (6) sur la tringle du maître-cylindre ;

visser la tringle sur la fourche (7) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le diminuer ;

serrer le contre-écrou (6) et vérifier de nouveau le jeu.

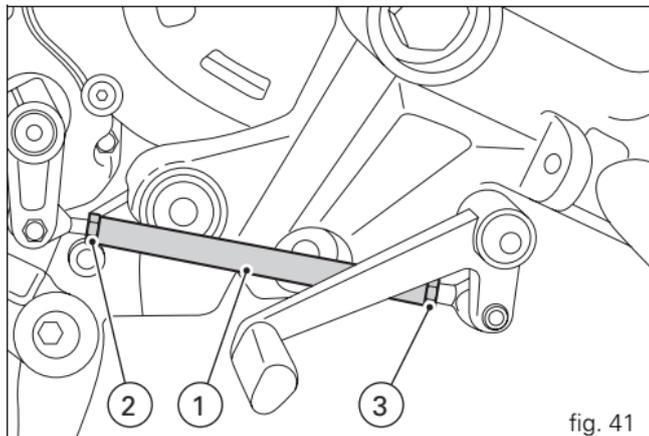


fig. 41

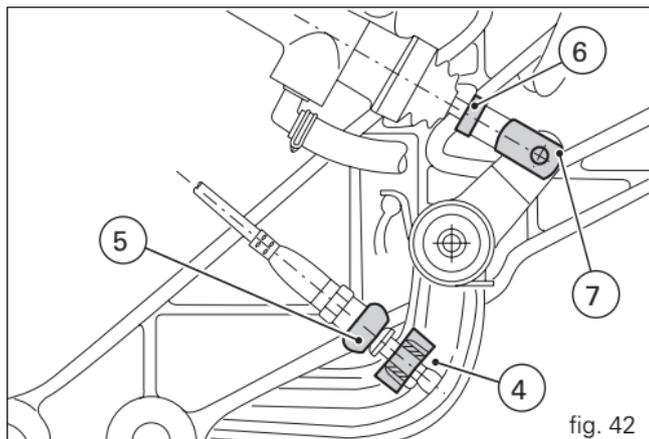


fig. 42

# Principaux éléments et dispositifs

## Emplacement sur la moto (fig. 43)

- 1) Bouchon du réservoir de carburant.
- 2) Serrure de selle.
- 3) Goujon pour le câble porte-casque.
- 4) Béquille latérale.
- 5) Rétroviseurs.
- 6) Vis de réglage de l'amortisseur arrière.
- 7) Catalyseur.

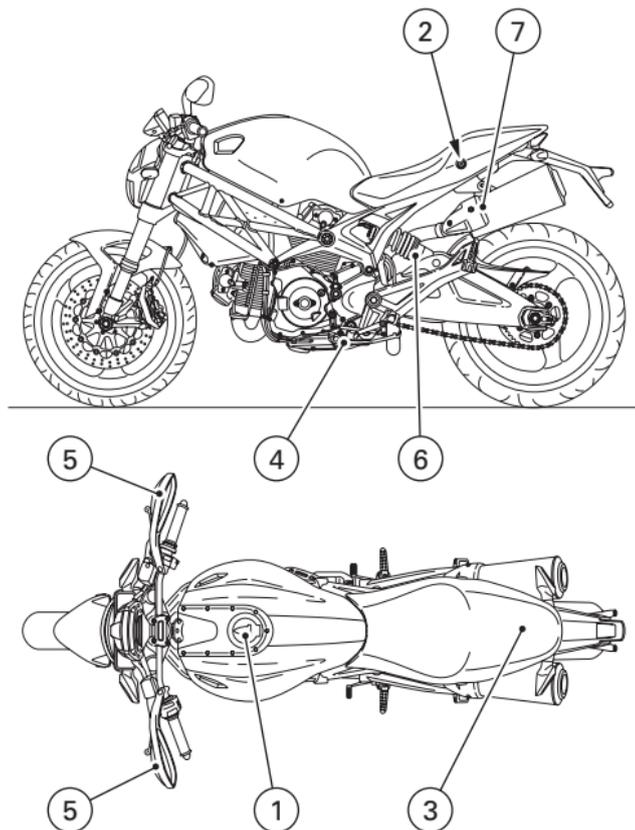


fig. 43

## Bouchon du réservoir de carburant (fig. 44)

### Ouverture

Soulever le cache (1) et insérer la clé dans la serrure.  
Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.  
Soulever le bouchon.

### Fermeture

Refermer le bouchon avec la clé insérée et appuyer dessus pour l'encaster dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale puis la retirer. Refermer le cache (1) de la serrure.



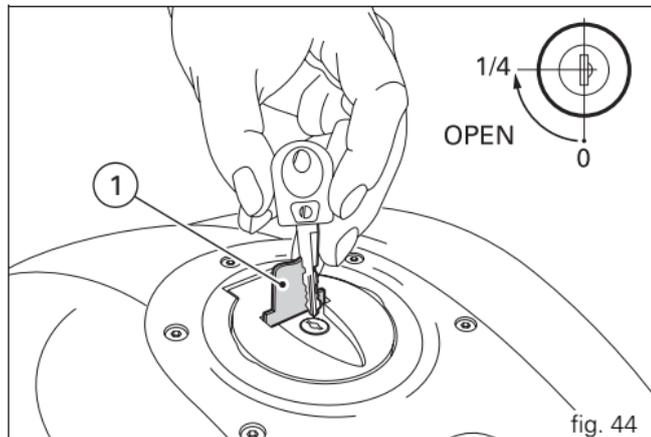
### Remarque

La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.



### Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 64), toujours s'assurer que le bouchon est parfaitement fermé.



## Serrure de selle et porte-casque

### Ouverture

Introduire la clé dans la serrure, la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre tout en appuyant à proximité du verrou pour faciliter le dégagement de la broche. Le câble de fixation du casque (1) se trouve à l'arrière du compartiment sous la selle (voir page 40). Faire passer le câble dans le casque et introduire dans le crochet (2) l'extrémité du câble. Laisser le casque suspendu et remettre la selle en place pour le fixer.

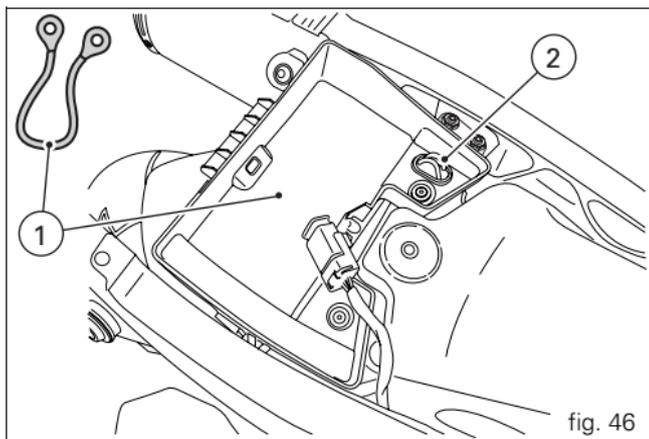
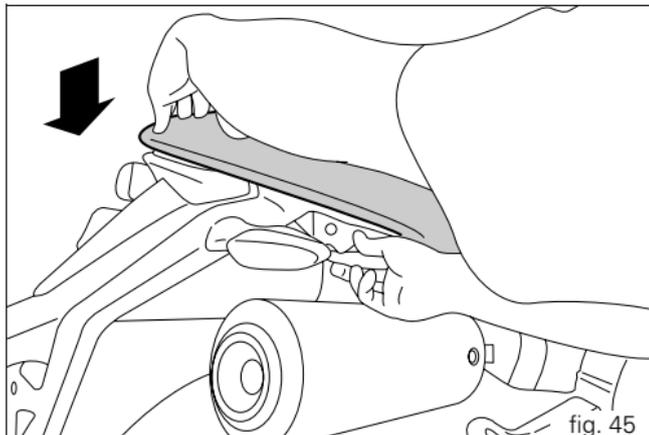


### Attention

Ce dispositif est une sécurité antivol pour le casque lorsque la moto est garée. Ne pas laisser le casque accroché pendant la marche ; il pourrait gêner la conduite et entraîner une perte de contrôle de la moto.

### Fermeture

Vérifier que tous les éléments sont bien en place et fixés dans le logement sous la selle. Introduire les extrémités avant du fond de la selle sous le cavalier du cadre, puis appuyer à l'arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrou de la serrure. Vérifier que la selle est bien fixée au cadre et retirer la clé de la serrure.



## Béquille latérale (fig. 47)

### Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

Les sols meubles, le gravier, le goudron ramolli par la chaleur, etc. peuvent causer la chute de la moto garée.

En pente, garer toujours la moto avec sa roue arrière vers le bas.

Pour mettre la moto sur la béquille latérale, appuyer sur la béquille (1) avec le pied en tenant les deux mains sur le guidon de la moto. Incliner la moto jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

### Attention

Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Pour relever la béquille (position de repos horizontale), incliner la moto vers la droite et lever en même temps la béquille (1) avec le pied.

### Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).

### Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

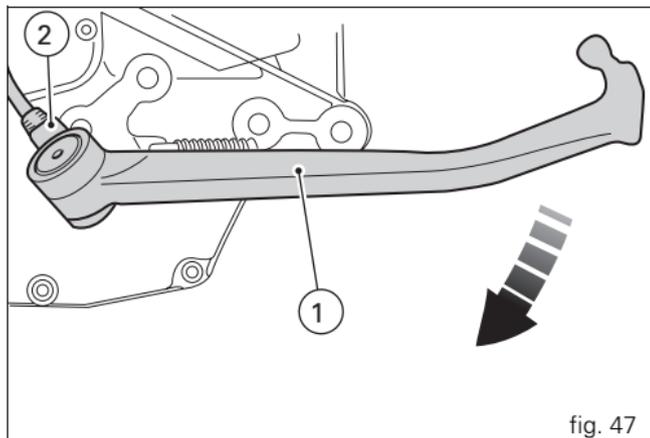


fig. 47

## Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière

L'amortisseur arrière peut être réglé de l'extérieur pour adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge. L'élément de réglage (1), situé du côté gauche au niveau du point de fixation supérieur de l'amortisseur au bras oscillant règle le frein hydraulique en phase de détente (retour). En tournant l'élément de réglage (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le freinage **H** ; dans l'autre sens, on le diminue **S**.

### Réglage D'USINE :

de la position de fermeture totale (complètement tourné vers la droite), dévisser la vis de réglage (1) de 8 crans.

Les deux bagues (2), en bas de l'amortisseur, permettent de régler la précontrainte du ressort extérieur.

Pour modifier la précontrainte du ressort, tourner la bague supérieure. En vissant ou dévissant la bague inférieure, on augmente ou diminue la précontrainte.

Longueur **STANDARD** du ressort précontraint sur l'amortisseur, avec roue arrière soulevée :  $150 \pm 1$  mm.



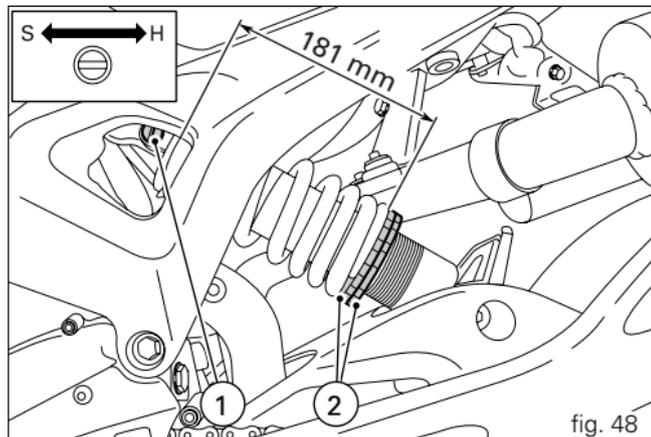
### Attention

Lors du réglage de la précontrainte du ressort, veiller à ne pas dépasser la cote de 181 mm pour ne pas risquer d'endommager le bras oscillant.



### Attention

Pour tourner la bague de réglage de la précontrainte, utiliser une clé à ergot. Utiliser la clé avec précautions pour ne pas risquer de se blesser en heurtant violemment la main contre la moto si la dent de la clé devait riper pendant le réglage.



### Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est démonté par une personne inexpérimentée.

Pour rouler en duo avec bagages, il faut précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique de la moto et éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol. Il peut être nécessaire de régler en conséquence le frein hydraulique en détente.

# Règles d'utilisation de la moto

## Précautions pendant la période de rodage de la moto

### Régime maximum (fig. 49)

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

- 1) jusqu'à 1000 km ;
- 2) de 1000 à 2500 km.

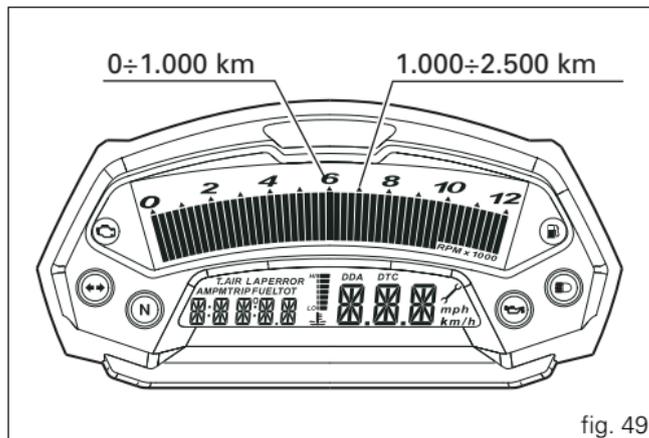


fig. 49

### Jusqu'à 1000 km

Pendant les 1000 premiers kilomètres, observer fréquemment le compte-tours qui ne doit absolument jamais indiquer plus de  $5500 \div 6000 \text{ min}^{-1}$ .

Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur, tout en respectant la limite établie.

Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets en pente douce, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.

Pendant les 100 premiers kilomètres, utiliser les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cela permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter sur les disques de frein.

Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées. Nous conseillons également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser lorsque nécessaire.

### De 1000 à 2500 km

Il est possible de commencer à pousser le moteur sans toutefois dépasser  $7000 \text{ min}^{-1}$ .

## Important

Pendant la période de rodage, respecter scrupuleusement le programme d'entretien et effectuer les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

## Contrôles avant la mise en route

### Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de prendre la route, contrôler :

#### **Carburant dans le réservoir**

Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir.

Si nécessaire, faire le plein (page 64).

#### **Niveau d'huile moteur**

Contrôler le niveau d'huile dans le carter moteur par le regard transparent. Si nécessaire, ajouter de l'huile (page 95).

#### **Liquide de freins et embrayage**

Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants.

#### **Condition des pneus**

Contrôler la pression et l'usure des pneus (page 93).

#### **Fonctionnement des commandes**

Actionner les leviers et pédales des freins, d'embrayage, des gaz et de sélecteur de vitesse pour contrôler leur fonctionnement.

#### **Feux et indicateurs**

Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, les remplacer (page 90).

#### **Serrages à clé**

Contrôler le verrouillage du bouchon de réservoir et de la selle.

#### **Béquille**

Contrôler le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 56).



### Attention

En cas d'anomalies, renoncer au départ et faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé DUCATI.

## F Démarrage du moteur

### Remarque

Pour démarrer le moteur déjà chaud, suivre la procédure décrite au point « Température ambiante élevée ».

### Attention

Avant de démarrer le moteur, se familiariser avec les commandes à utiliser pendant la conduite.

### Température ambiante normale

(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F) :

- 1) Mettre le contact (position 1, fig. 50). Vérifier que le témoin vert **N** et le témoin rouge **O** sur le tableau de bord sont allumés.

### Important

Le témoin de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

### Attention

La béquille latérale doit être relevée (position de repos horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

### Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

- 2) Déplacer le levier de starter sur la position (B, fig. 52).
- 3) S'assurer que le commutateur d'arrêt (2, fig. 51) se trouve sur la position **O** (RUN), puis appuyer sur le bouton de démarrage (3, fig. 51).

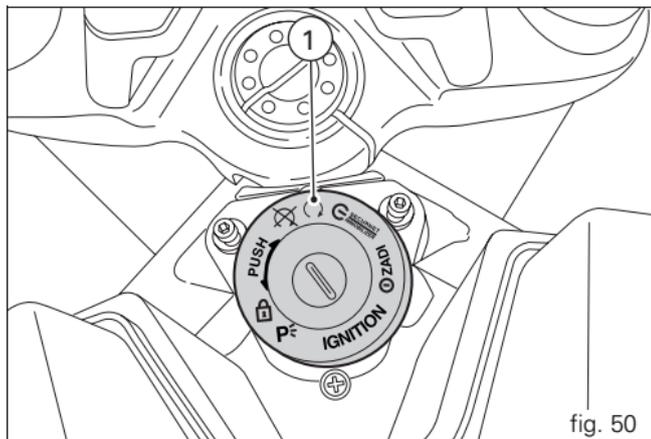


fig. 50

Laisser démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.

### Remarque

Si la batterie est à plat, le système neutralise automatiquement l'actionnement du démarreur électrique.

Déplacer le levier de starter vers la position verticale (A) pour faire tourner le moteur à un régime d'environ  $1400 \div 1500 \text{ min}^{-1}$ .

### Important

Ne pas faire tourner le moteur froid à un régime élevé. Attendre que l'huile chauffe et circule dans tous les points de lubrification.

5) Ensuite, à mesure que la température du moteur augmente, ramener progressivement le levier du starter en position verticale (A, fig. 52). Un moteur chaud doit tenir le ralenti lorsque le starter est complètement fermé.

**Température ambiante élevée** (supérieure à  $35 \text{ }^\circ\text{C}$ / $95 \text{ }^\circ\text{F}$ ) :

Procéder comme décrit pour « Température ambiante normale », sans utiliser la commande de starter.

**Température ambiante froide** (inférieure à  $10 \text{ }^\circ\text{C}$ / $50 \text{ }^\circ\text{F}$ ) :

Procéder comme décrit pour « Température ambiante normale », mais en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.

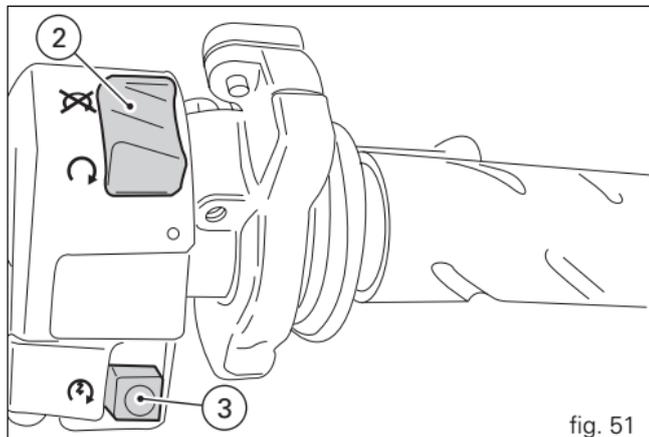


fig. 51

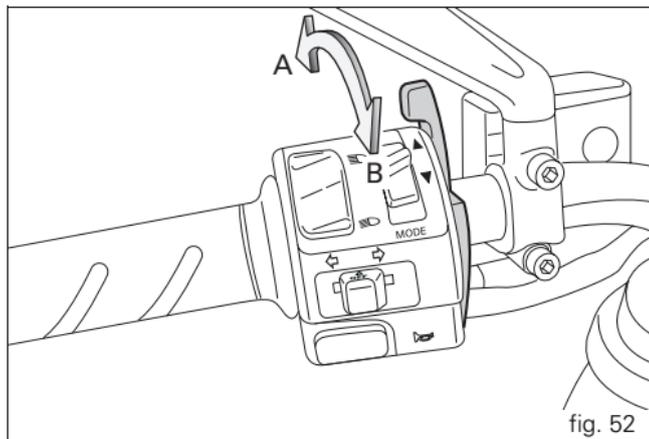


fig. 52

## Démarrage et marche de la moto

- 1) Débrayer à l'aide du levier de commande.
- 2) De la pointe du pied, appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.
- 3) Accélérer en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
- 4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et commencer à accélérer.
- 5) Pour engager le rapport supérieur, couper les gaz pour diminuer le régime moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesses et relâcher le levier d'embrayage.

Pour rétrograder : relâcher l'accélérateur, débrayer, accélérer un instant le moteur, pour synchroniser les engrenages, rétrograder et relâcher ensuite le levier d'embrayage.

L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrograder dès que la moto a tendance à ralentir pour éviter de forcer anormalement le moteur et la partie cycle.



## Important

Éviter les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

## Freinage

Ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, puis freiner en actionnant les deux freins. Débrayer avant l'arrêt de la moto pour éviter que le moteur ne cale brusquement.



### Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. Ne pas actionner le frein trop brusquement pour ne pas bloquer les roues en risquant de perdre le contrôle de la moto. Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto. Dans les longues descentes à fortes pentes, utiliser le frein moteur en rétrogradant ; ne freiner que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

F

## Arrêt de la moto

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'engagement de la première puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Arrêter le moteur en amenant la clé de contact sur la position (1, fig. 53).

### Important

Ne pas laisser la clé sur ON une fois le moteur éteint pour éviter d'endommager les composants électriques.

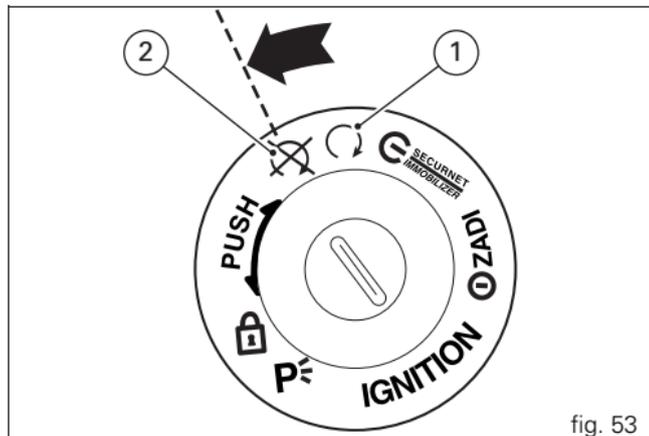


fig. 53

## Ravitaillement en carburant

Ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant ne doit pas dépasser l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 54).

### Attention

Utiliser un carburant à faible teneur en plomb, avec un nombre d'octanes à l'origine d'au moins 95. Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

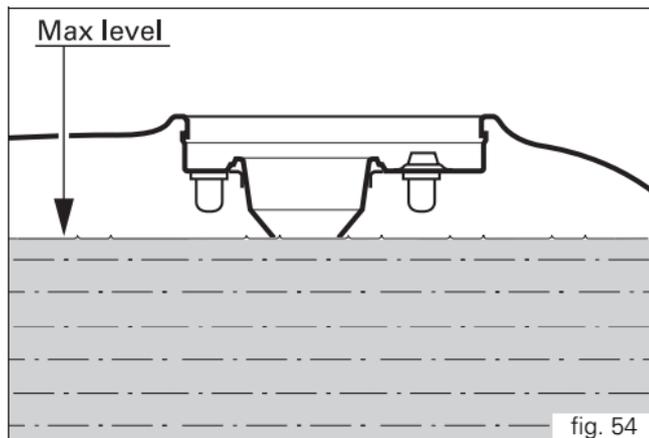


fig. 54

## Stationnement

Garer la moto sur sa béquille latérale (voir page 56).  
Braquer tout à gauche et tourner la clé de contact sur la position (3, fig. 55) pour éviter les vols.

Pour garer la moto dans un garage ou dans un local quelconque, veiller à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de la moto.

Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur la position (4, fig. 55).

### Important

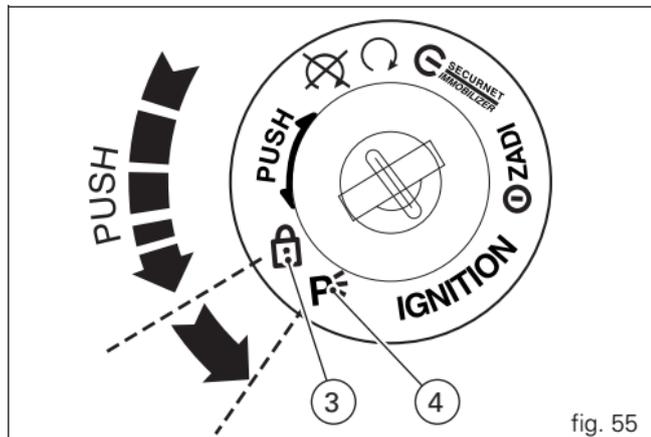
Ne pas laisser longtemps la clé de contact sur la position (4, fig. 55) pour ne pas décharger la batterie.  
Ne jamais laisser la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.

### Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

### Attention

L'utilisation de cadenas ou de verrouillages empêchant la moto de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.), est très dangereuse ; ils pourraient compromettre le fonctionnement de la moto et la sécurité du pilote et du passager.



## Accessoires fournis (fig. 56)

Le compartiment sous la selle contient :  
la notice d'utilisation et d'entretien ;  
un câble de suspension pour casque ;  
une trousse à outils pour les interventions de routine.

Pour accéder au compartiment, il faut déposer la selle (page 55).

### La trousse à outils

contient :

- une pince à fusibles ;
- une clé fixe double 8/10 ;
- un câble antivol pour casque ;
- un tournevis ;
- un manche pour tournevis ;
- une clé à bougies de 16 mm ;
- une tringle de 8 mm ;
- une clé Allen de 3 mm ;
- une clé Allen de 5 mm ;
- une clé Allen de 6 mm.

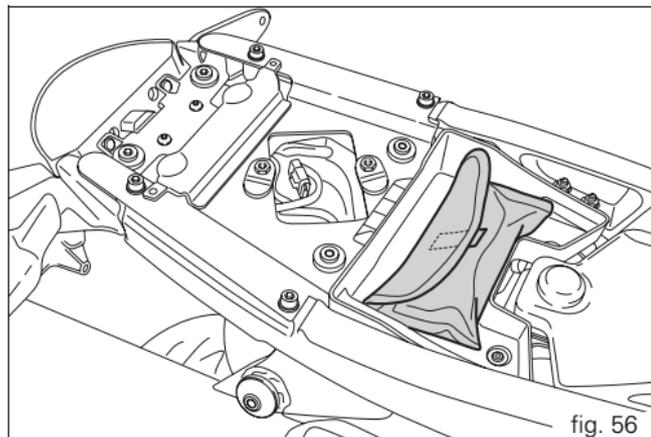


fig. 56

# Principales opérations d'utilisation et d'entretien

## Remplacement du filtre à air



### Important

Pour l'entretien du filtre à air, s'adresser à un atelier agréé Ducati.

## Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage (fig. 57)

Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère **MIN** du réservoir correspondant.

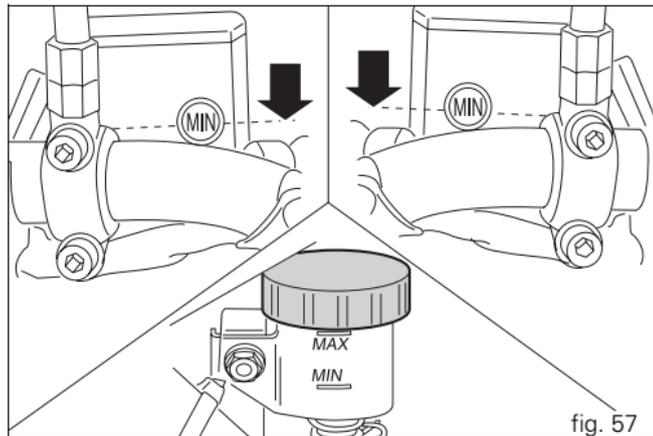
Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Pour l'appoint ou le changement du liquide aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.



### Important

Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.



## Système d'embrayage

Un jeu excessif au levier de commande et une moto qui saute ou s'arrête lors du passage d'une vitesse sont être le signe de la présence d'air dans le circuit. S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du système et la purge du circuit.



### Attention

Le niveau du liquide d'embrayage a tendance à augmenter dans le réservoir à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : ne jamais dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du repère de minimum).

## Système de freinage

Si le jeu au levier ou à la pédale de frein est excessif bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, demander à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé de vérifier et purger le système.



### Attention

Le liquide de freins et d'embrayage attaque la peinture et le plastique ; éviter donc tout contact avec les parties peintes ou en plastique.

L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures.

Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente.

Vérifier l'étanchéité des joints.

Contrôler l'usure des plaquettes de frein (fig. 58)

### Frein avant

Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l'étrier. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur sa garniture.

### Frein arrière

L'épaisseur de la garniture de chaque plaquette doit être d'au moins 1 mm.



### Important

Pour le remplacement des plaquettes de frein, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

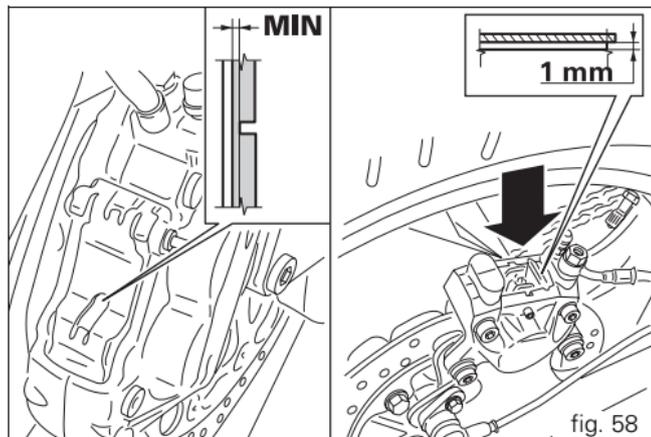


fig. 58

## Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions des gaines extérieures des câbles de commande des gaz et de starter. Leur revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles coulisent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un Concessionnaire ou un Atelier Agréé. Pour éviter ces inconvénients, lubrifier périodiquement l'extrémité de tous les câbles flexibles de commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

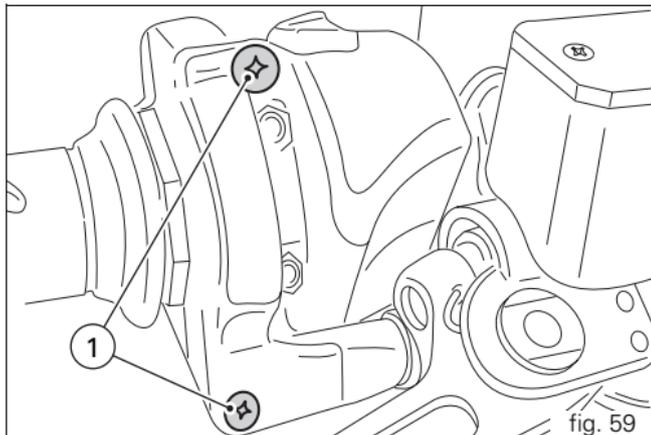
Pour la commande des gaz, il est conseillé d'ouvrir la poignée en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 59), puis de graisser l'extrémité du câble et la poulie.

### Attention

Refermer ensuite la poignée avec précaution, en insérant le câble dans la poulie.

Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 1,8 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.



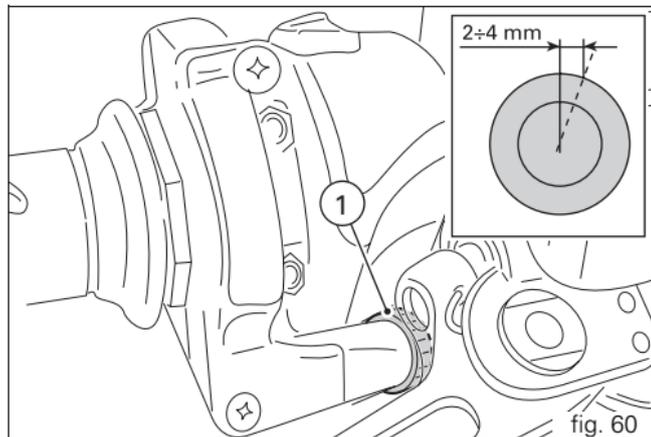
F

## Réglage du câble des gaz

Quelle que soit la position du guidon, la poignée des gaz doit avoir un jeu de  $2\div 4$  mm, mesuré sur la périphérie du bord de la poignée. Pour régler ce jeu, utiliser la vis de réglage (1, fig. 60).

## Charge et tamponnement hivernal de la batterie

Votre moto est équipée d'un connecteur qui permet de raccorder un chargeur de batterie spécial disponible dans notre réseau de vente.



## Dépose de la batterie



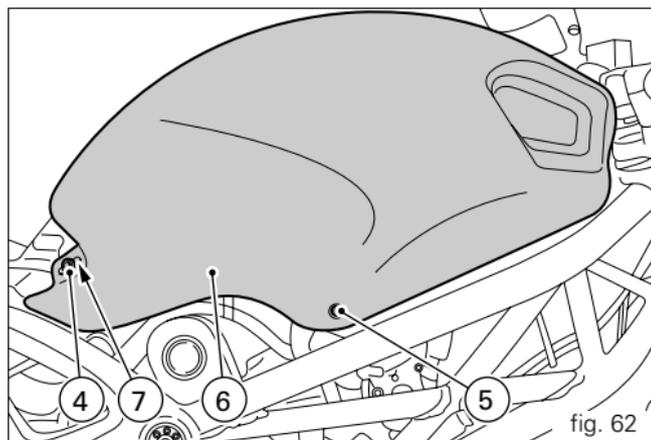
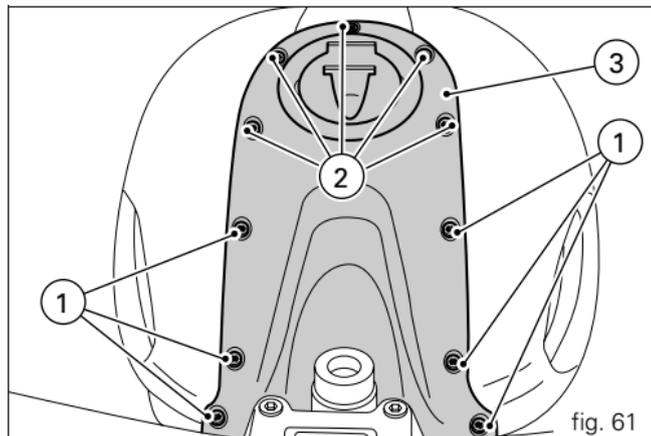
### Important

Pour la dépose de la batterie, **toujours** s'adresser à un concessionnaire ou un atelier agréé Ducati.

Déposer la selle (page 55).

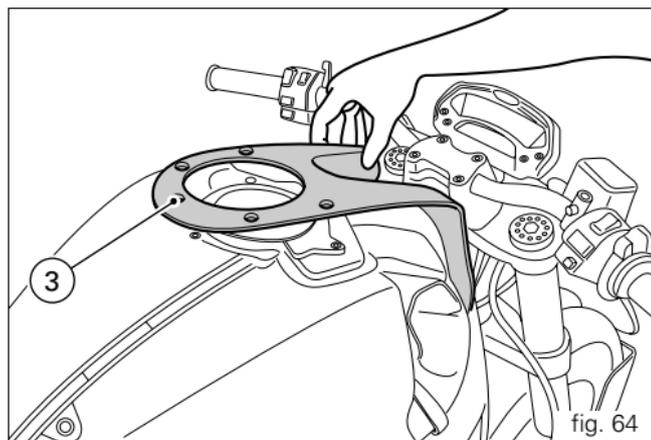
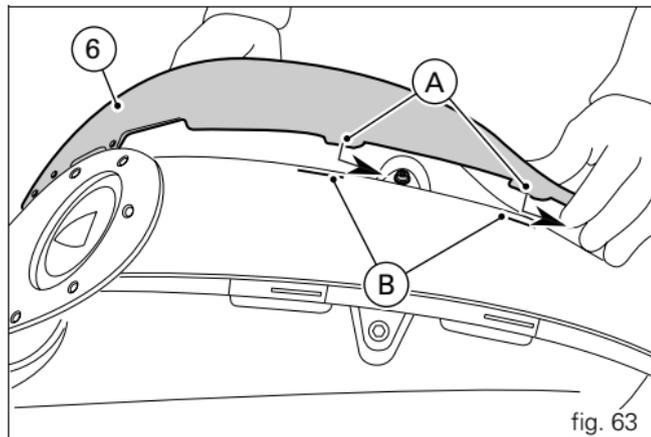
Dévisser les vis (1) et (2) de fixation du couvercle du réservoir avant (3).

Dévisser la vis (4), (5) et récupérer les rondelles en nylon (7).

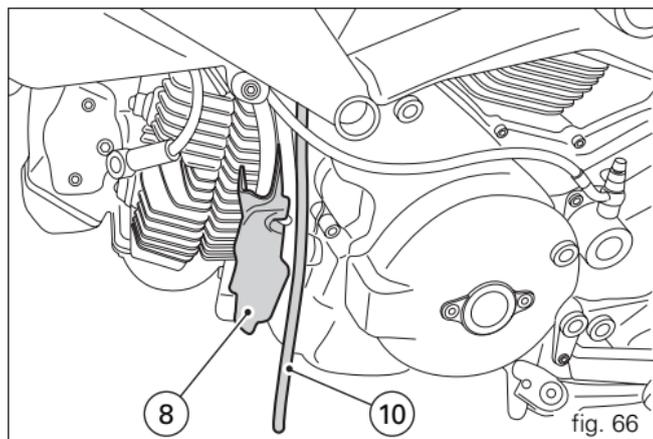
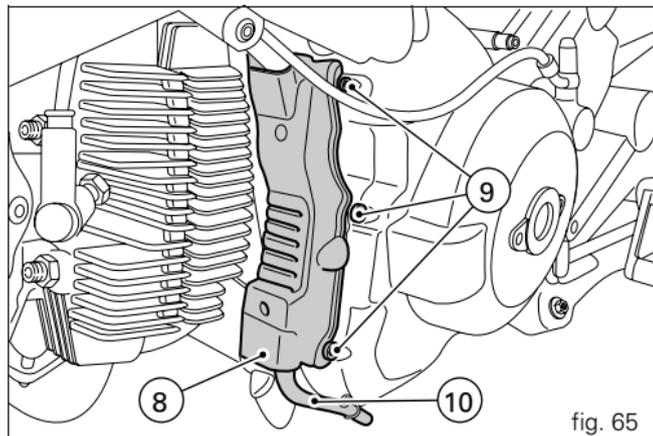


F

Ôter le couvercle de réservoir droit (6), en libérant les languettes (A) des fissures (B) dans le couvercle arrière. Répéter les mêmes opérations pour déposer le couvercle de réservoir gauche. Déposer le couvercle de réservoir avant (3).

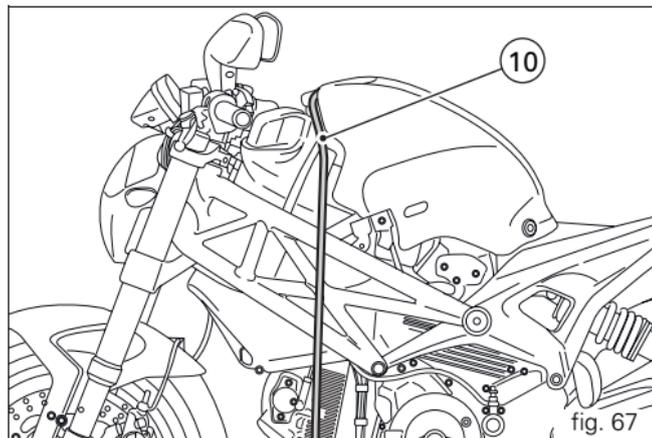


Dévisser les trois vis de fixation (9) et libérer le couvercle (8).  
Libérer le tuyau de mise à l'air (10) du couvercle (8).

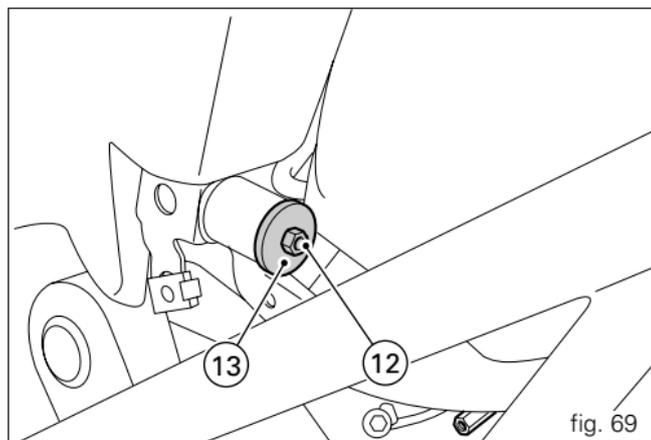
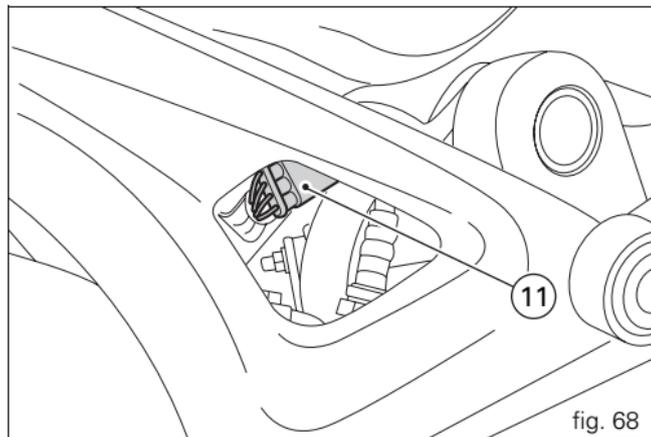


F

Sortir le tuyau (10) par le haut en le laissant branché à son raccords et au raccord du tuyau de reniflard du réservoir.

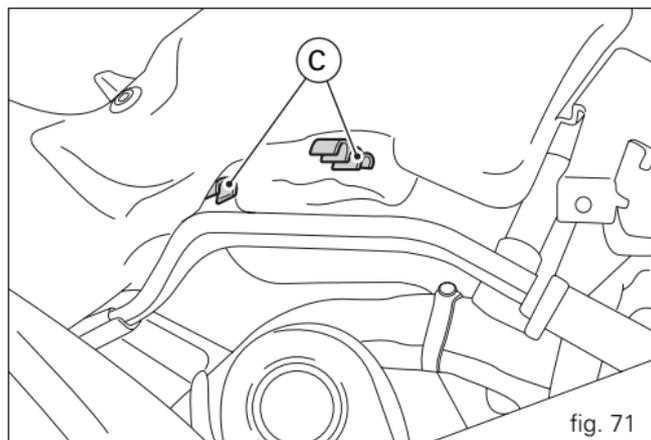
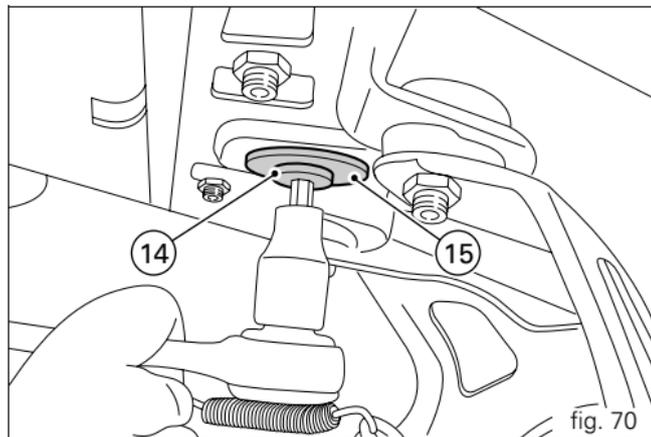


En intervenant sur le côté droit du véhicule, débrancher le connecteur (11) de la sonde de niveau de carburant du faisceau principal, dévisser la vis (12) de fixation latérale du réservoir au cadre et récupérer la rondelle (13)



**F**

Dévisser la vis (14) et récupérer la rondelle (15).  
Libérer les durites d'essence des passages (C).



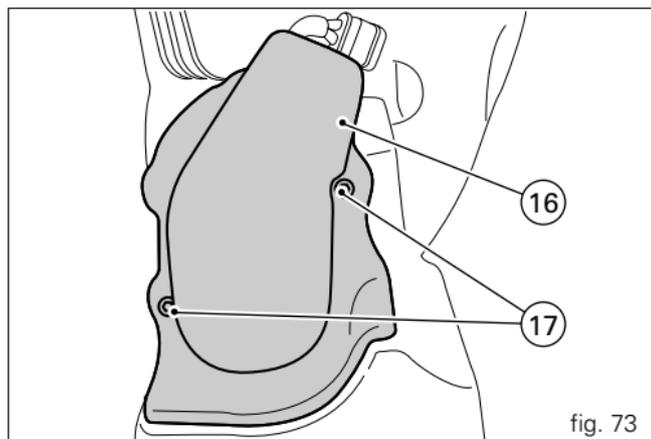
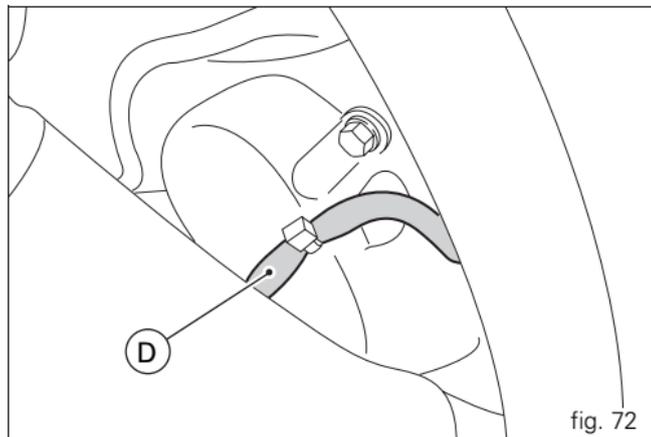
Débrancher le fil de la sonde lambda (D) du flasque du réservoir.



### Attention

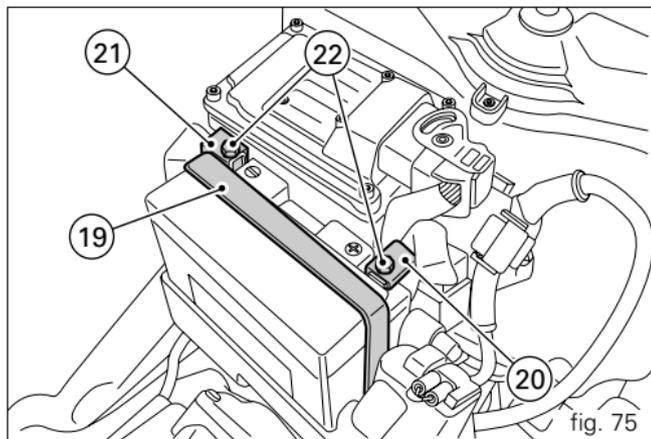
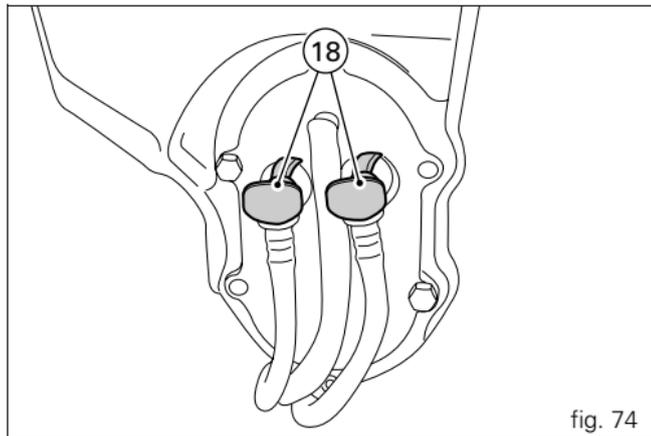
Avant de déposer le flasque (16), s'assurer que le réservoir est vide et absorber les fuites de carburant avec un chiffon.

Maintenir le réservoir de carburant soulevé et déposer le flasque (16) en dévissant les écrous (17)



F

Débrancher les raccords rapides (18) du flasque.  
Ouvrir le crochet (19), ôter les capuchons de protection des bornes et dévisser les vis (22) sur les bornes (20) et (21) en commençant toujours par le pôle négatif, puis sortir la batterie de son logement.



## Repose de la batterie

### Important

Pour la repose de la batterie, **toujours** s'adresser à un concessionnaire ou un atelier agréé Ducati.

Introduire la batterie dans le support de batterie et la fixer avec la patte élastique (19).

### Attention

Brancher le fil positif (20) à la cosse positive et le fil négatif (21) à la cosse négative comme le montre la figure.

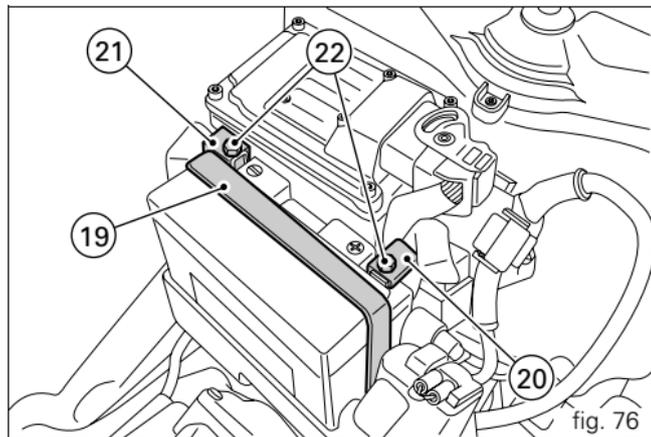
Enfiler les vis (22) sur les bornes (20) et (21) en commençant toujours par le positif (fil rouge).

### Attention

Orienter les fils (20) et (21) comme le montre la figure.

Serrer les vis (22) au couple de  $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ .

Appliquer de la graisse autour des cosses de la batterie pour éviter leur oxydation.





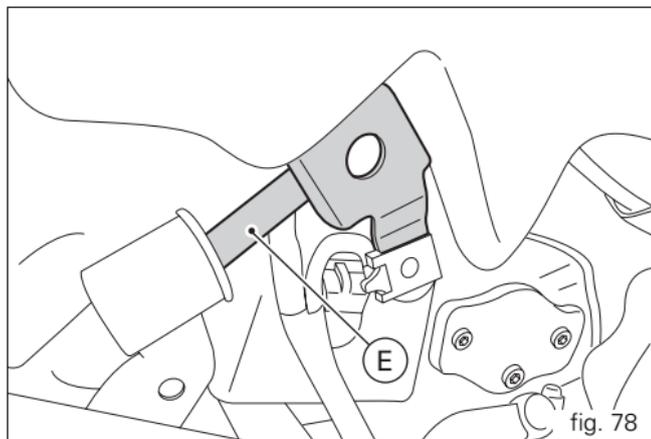
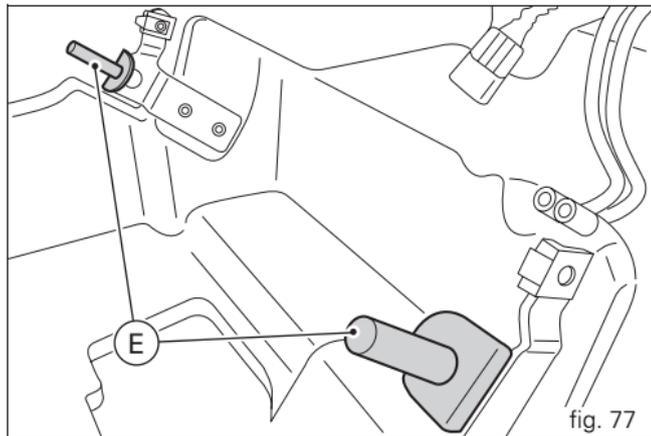
### Attention

Si le réservoir a dû être déposé, le reposer en introduisant les broches avant (E) dans les orifices sur le cadre.

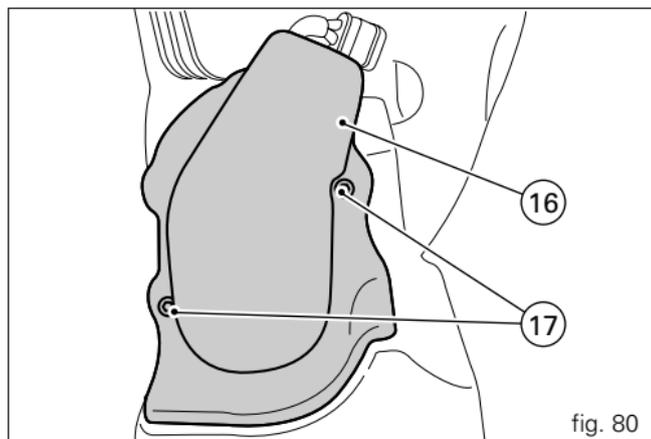
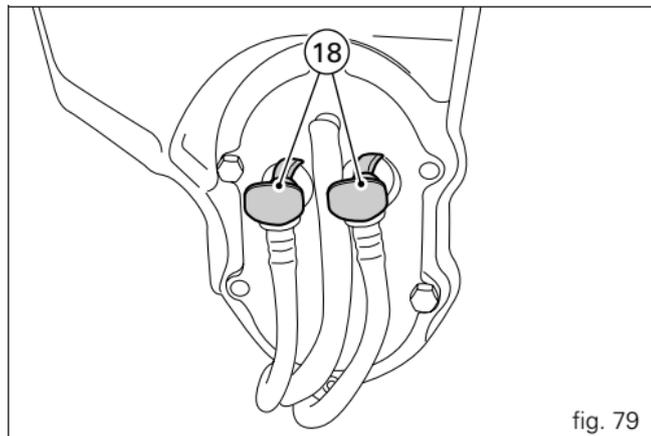


### Important

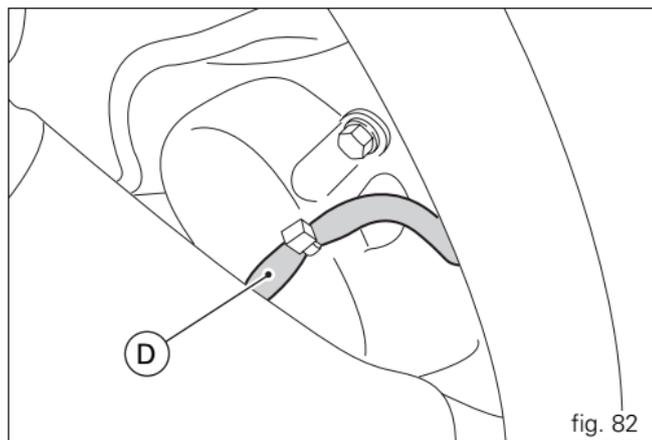
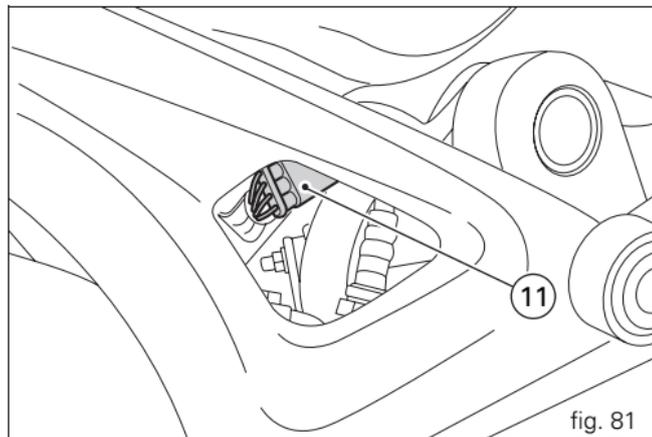
Pour la repose du réservoir, **toujours** s'adresser à un concessionnaire ou un atelier agréé Ducati.



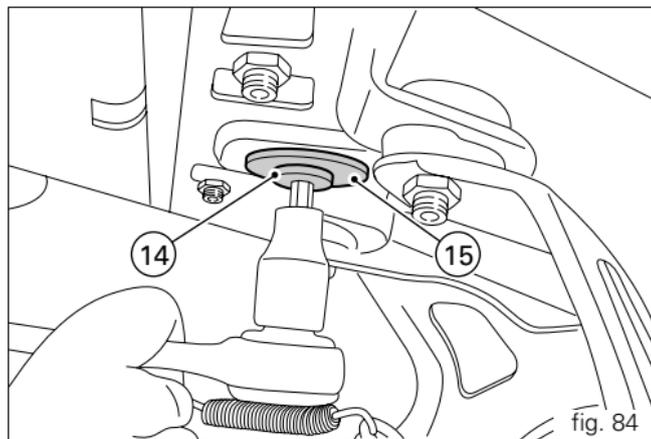
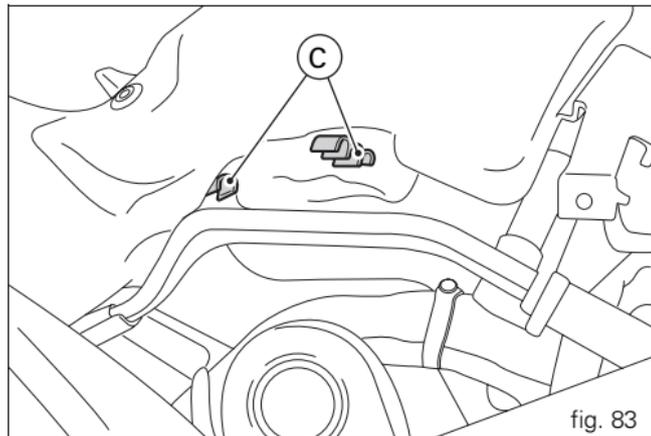
En maintenant le réservoir soulevé, brancher les raccords rapides (18) au flasque et reposer le flasque (16) en introduisant et en serrant les écrous (17) au couple de  $3 \text{ Nm} \pm 0,3 \%$ .



Brancher la sonde de carburant (11) au faisceau principal.  
Mettre le fil de la sonde lambda (D) sur le flasque du réservoir  
et le fixer à l'aide d'une attache.

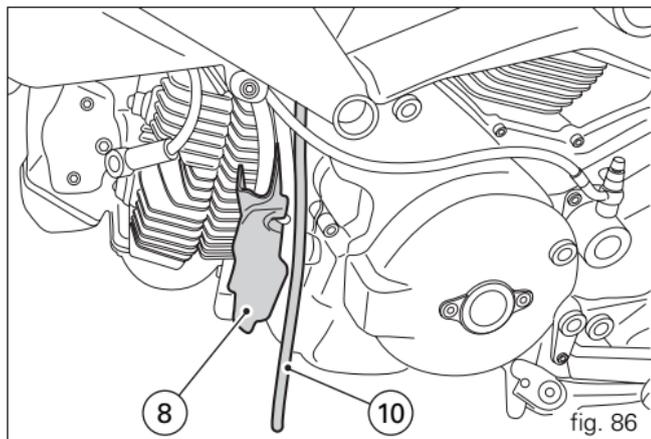
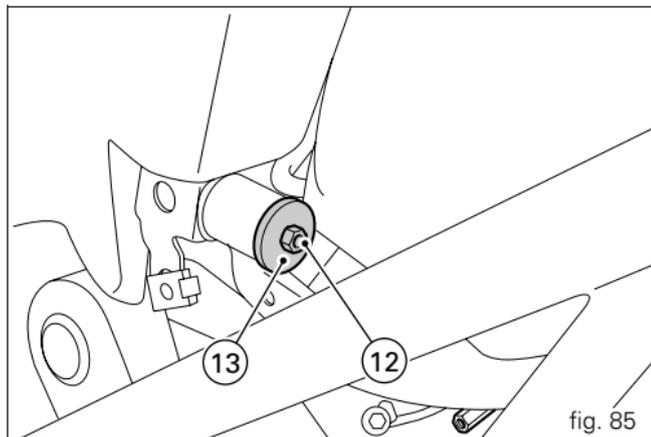


Accrocher les durites d'essence sur les passages (C).  
Fixer le réservoir au cadre à l'aide de la vis (14) et de la rondelle (15).  
Serrer la vis (14) au couple de  $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ .



F

Fixer le réservoir au cadre à l'aide de la vis (12) et de la rondelle (13).  
Serrer la vis (12) au couple de  $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ .  
Installer le tuyau de mise à l'air/reniflard (10) sur la moto et le bloquer en reposant le couvercle (8).



Introduire les trois vis (9), en veillant à placer la vis la plus longue dans le trou le plus bas, et les serrer au couple de 10 Nm.

S'assurer que les quatre douilles (F, fig. 88) se trouvent sur le couvercle du réservoir avant (3), avec le côté de plus grand diamètre orienté vers le haut.

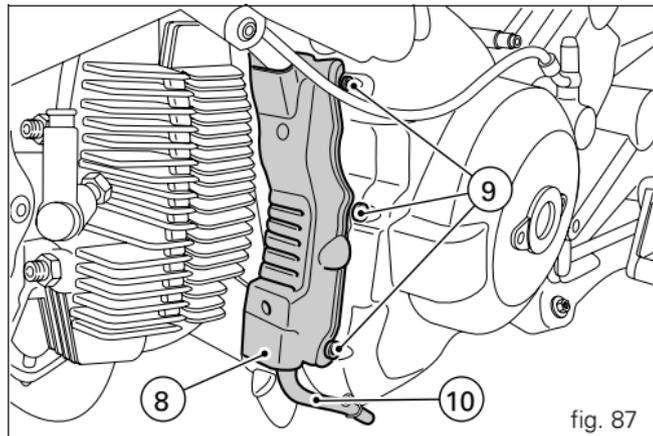


fig. 87

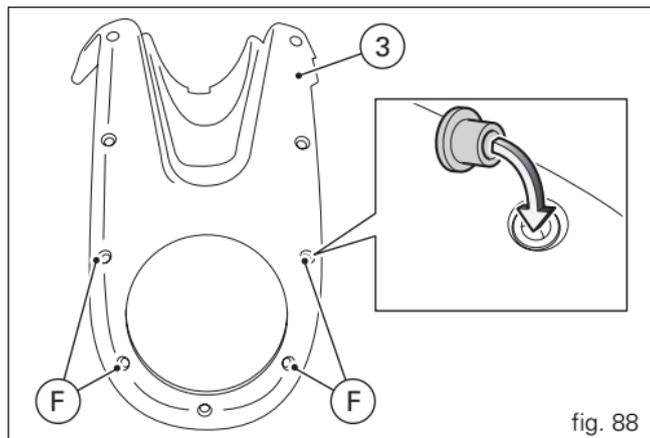
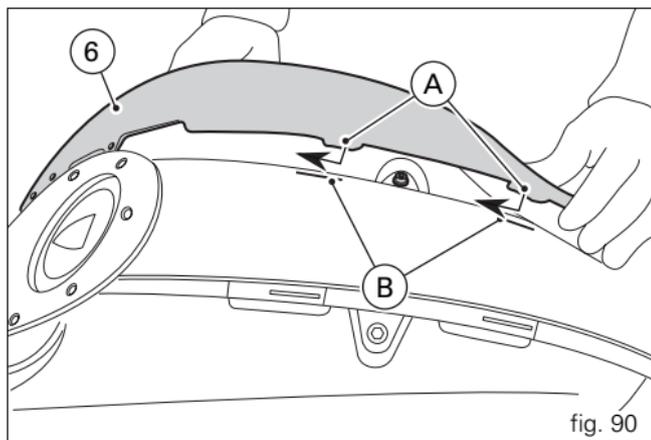
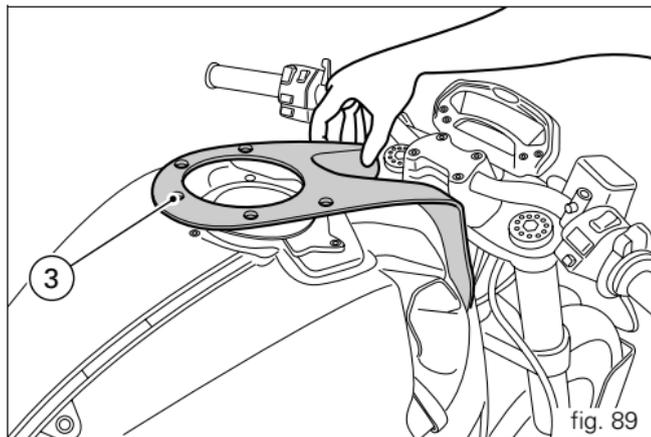


fig. 88

Poser le couvercle avant (3) sur le réservoir de carburant.  
Remettre le couvercle de réservoir droit (6), en introduisant les languettes (A) dans les fentes (B) du couvercle arrière.



Introduire la vis (4) avec les rondelles en Nylon (7) et la vis (5) sur le couvercle du réservoir (6).

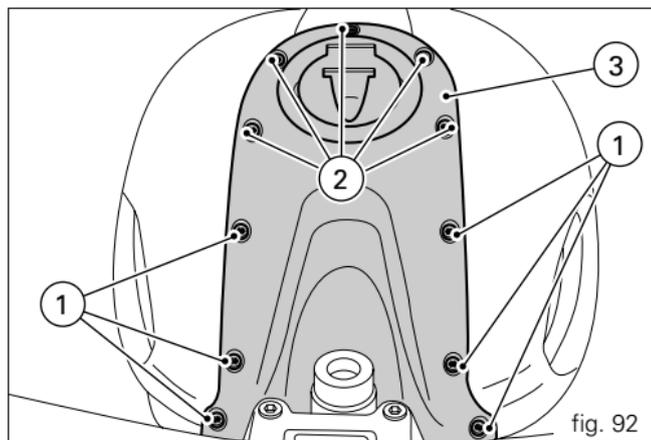
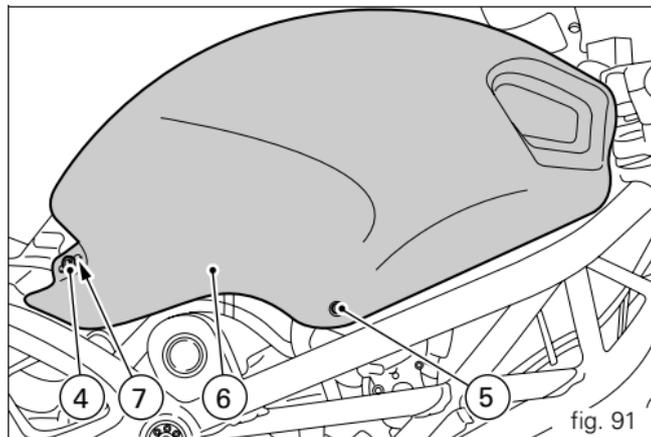
Répéter les mêmes opérations pour reposer le couvercle de réservoir gauche.

Introduire les vis (1) et (2) sur le couvercle du réservoir avant (3).

Serrer les vis (1) au couple de 0,8 Nm et les vis (2) au couple de 3 Nm, en commençant par l'avant.

Serrer les vis (4) au couple de 3 Nm et les vis (5) au couple de 0,8 Nm.

Déposer la selle (page 55).



## Tension de la chaîne de transmission

Faire tourner lentement la roue arrière pour trouver la position dans laquelle la chaîne est plus tendue.

Moto sur la béquille latérale, appuyer d'un doigt au milieu du brin inférieur de la chaîne, relâcher la chaîne et mesurer la distance entre les axes de la chaîne et l'aluminium du bras oscillant. La valeur doit être comprise entre 46÷48 mm (fig. 93).

Pour régler la tension, desserrer l'écrou (1, fig. 94) de l'axe de roue, visser la vis (2) de la même quantité (tourner dans le sens des aiguilles d'une montre) des deux côtés du bras oscillant pour augmenter la tension ou la dévisser pour diminuer la tension. Dans ce dernier cas, il faut pousser la roue vers l'avant.

### Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Vérifier que les repères sont bien en face des deux côtés du bras oscillant ; cette position garantit le parfait alignement de la roue.

Graisser le filet des vis (1) avec de l'huile SHELL Retinax HDX2 et les serrer au couple de 72 Nm.

Graisser le filet des vis (2) avec de l'huile SHELL Alvania R3 et les serrer au couple de 8 Nm.

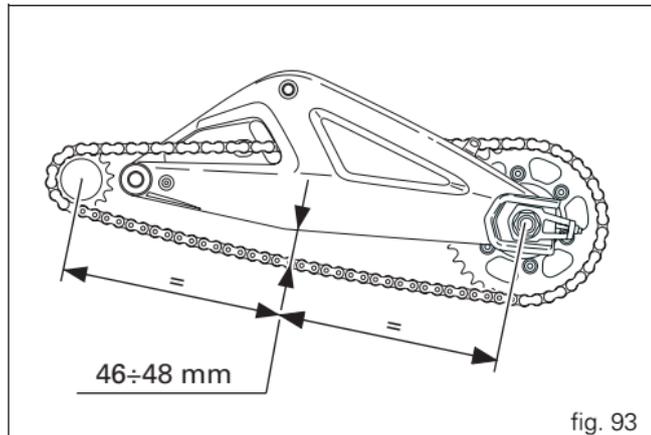


fig. 93

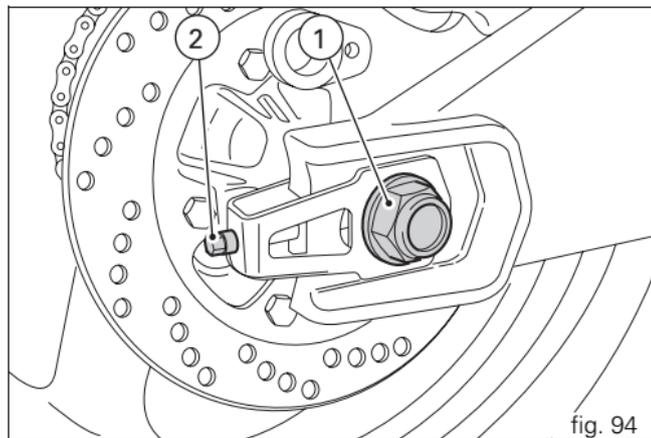


fig. 94

## Graissage de la chaîne de transmission

La chaîne de transmission est du type à joints toriques pour protéger les éléments frottants contre les agents extérieurs et une plus longue durée de la lubrification.

Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur. Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant puis graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.



### Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

## Remplacement des ampoules

Avant de remplacer une ampoule grillée, s'assurer que la tension et la puissance de l'ampoule neuve correspondent aux valeurs indiquées dans le paragraphe « Circuit électrique » page 110.

### Important

Pour l'entretien du filtre, s'adresse à un atelier agréé Ducati.

### Clignotants (fig. 95)

Desserrer la vis (1) et séparer la coupelle (2) du support du clignotant.

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remonter la coupelle en enfilant la dent dans la fissure du support du clignotant. Revisser la vis (1).

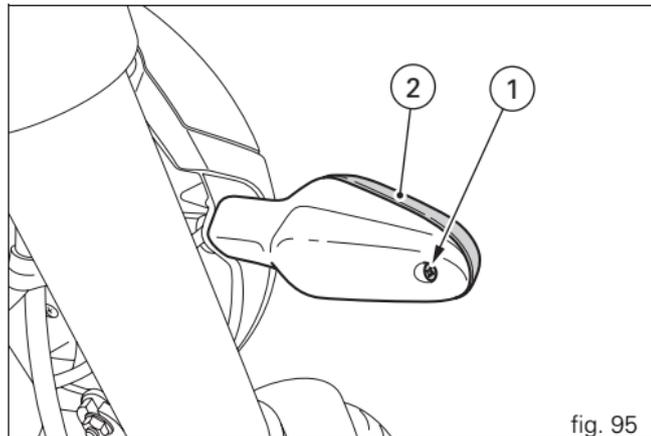


fig. 95

## Orientation du projecteur (fig. 96)

Pour contrôler si le projecteur est bien orienté, mettre la moto parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto.

Effectuer de préférence le contrôle dans la pénombre.

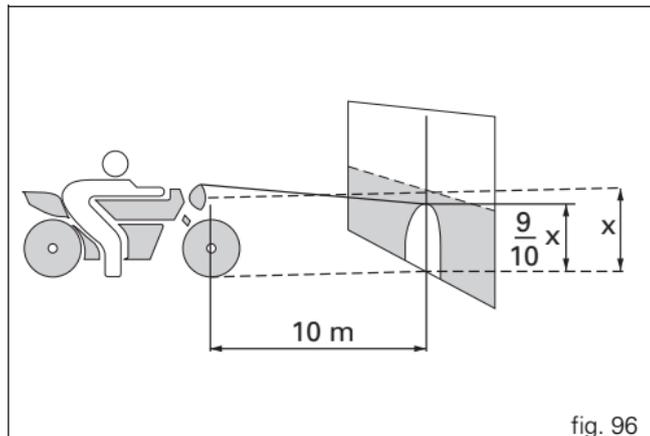
Allumer le feu de croisement :

la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur  $\frac{9}{10}$  de la distance comprise entre le sol et le centre du projecteur.

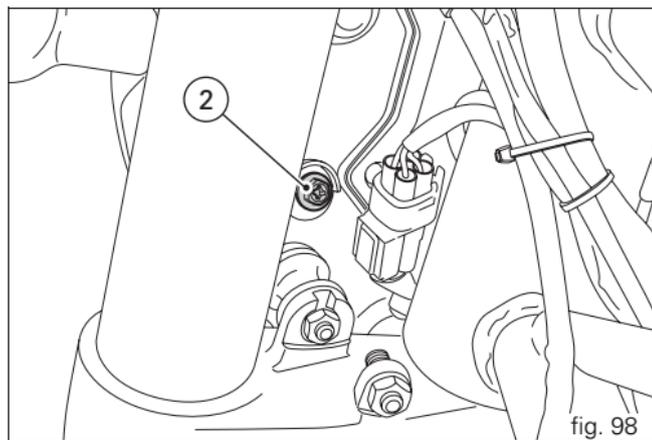
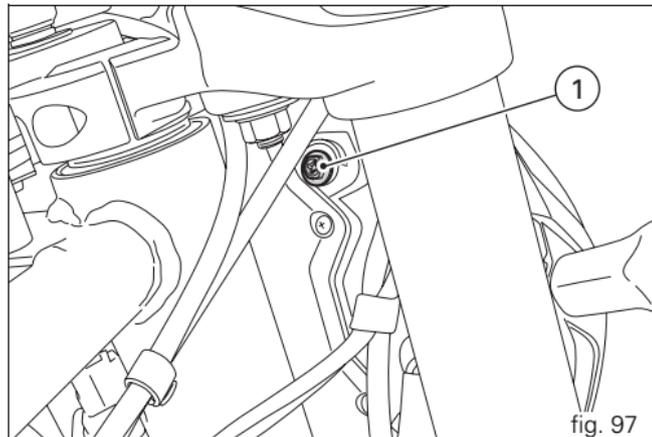
### Remarque

La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.

Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.



F L'orientation verticale du projecteur se corrige à l'aide des vis (1, fig. 97) et son réglage horizontal à l'aide de la vis (2).



## Pneus

Pression du pneu avant :

2,1 bar - 2,3 Kg/cm<sup>2</sup>.

Pression du pneu arrière :

2,2 bar - 2,4 Kg/cm<sup>2</sup>.

La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et adaptée à chaque voyage en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

### Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée « à froid ».

Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar avant de rouler sur des routes très accidentées

## Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuites.



### Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.

En cas de remplacement, utiliser des pneus de même marque et type que ceux d'origine.

Veiller à bien visser les capuchons des valves pour éviter que les pneus ne se dégonflent en roulant. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.



### Important

Ne pas retirer et ne pas déplacer les masses d'équilibrage des roues.



### Remarque

Pour le remplacement des pneus, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé qui peut garantir un démontage et remontage approprié des roues.

### Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 99) de la bande de roulement à l'endroit où l'usure est maximale : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

#### Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des hernies ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Les remplacer s'ils sont très abîmés. Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

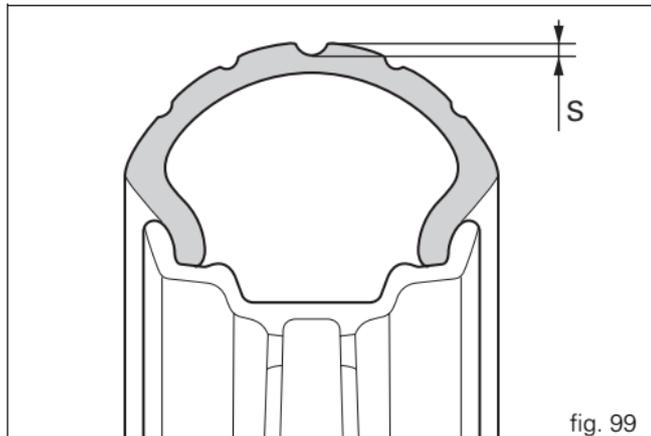


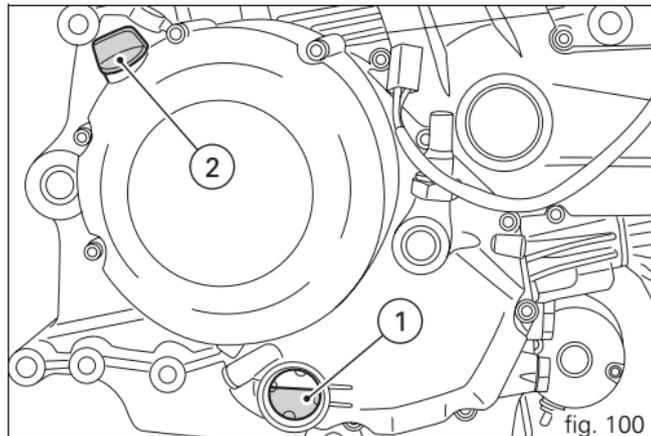
fig. 99

## Contrôle du niveau d'huile moteur (fig. 100)

Le niveau d'huile dans le moteur est visible à travers le regard (1) transparent situé sur le couvercle d'embrayage. Pour contrôler le niveau, la moto doit être parfaitement verticale et le moteur chaud (éteint) ; attendre quelques minutes après avoir éteint le moteur pour laisser le temps au niveau de se stabiliser.

Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est faible, ajouter de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.

Enlever le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Remettre le bouchon.



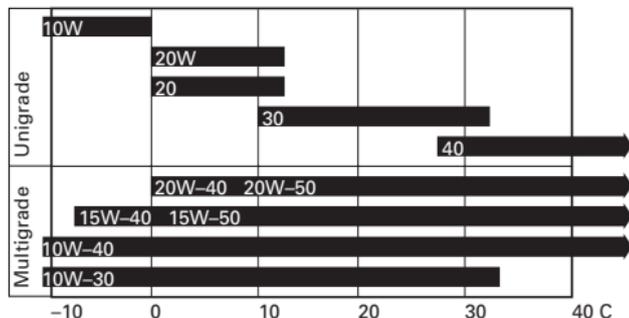
## Important

Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique figurant dans le Carnet de Garantie, faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

## Viscosité

SAE 15W-50

Les autres viscosités spécifiées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise dans la plage indiquée.



## F Nettoyage et remplacement des bougies

(fig. 101)

Les bougies constituent l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement.

Cette opération est relativement facile et permet de contrôler l'état de fonctionnement du moteur.

Sortir les pipettes des bougies et les extraire de la culasse à l'aide de la clé spéciale fournie.

Contrôler la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

En présence d'une autre couleur ou de dépôts sombres, remplacer la bougie et expliquer ce qui s'est passé à un Concessionnaire ou un Atelier agréé.

Contrôler également l'usure de l'électrode centrale ; si elle est usée ou vitreuse, remplacer la bougie.

Contrôler l'écartement des électrodes, qui doit être de  $0,7 \div 0,8$  mm.

### Important

En cas de réglage, faire attention à plier l'électrode latérale. Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyer soigneusement l'électrode avec une brosse métallique et contrôler l'état du joint.

Nettoyer soigneusement le logement sur la culasse et faire attention à ne pas laisser pénétrer d'impuretés ou corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Remonter la bougie sur la culasse en la vissant à fond.

Serrer au couple de 20 Nm.

Pour serrer sans clé dynamométrique, visser d'abord à la main puis effectuer encore 1/2 tour à l'aide de la clé fournie.

### Important

Utiliser exclusivement des bougies dont le degré thermique et la longueur de filetage sont conformes.

La bougie doit être correctement serrée.

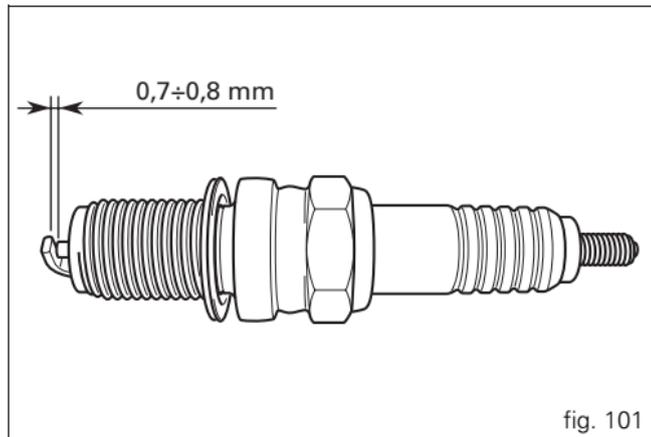


fig. 101

## Nettoyage général

Afin de maintenir longtemps l'éclat d'origine des surfaces métalliques et des parties peintes, laver et sécher périodiquement la moto en fonction de l'utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utiliser des produits spéciaux, si possible biodégradables, et éviter les détergents ou solvants trop agressifs.

### Important

Ne pas laver la moto aussitôt après son utilisation, pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes.

Ne pas diriger de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto.

L'utilisation de nettoyeurs haute pression peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, circuits électriques, joints spi de la fourche, prises d'air et silencieux en compromettant gravement la sécurité et la stabilité de la moto.

Si des parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, les nettoyer à l'aide d'un produit dégraissant en évitant qu'il n'entre en contact avec les organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).

Rincer la moto à l'eau tiède et essuyer toutes les surfaces avec une peau de chamois.



### Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyer les disques avec un solvant non gras.

## Inactivité prolongée

Si la moto doit rester inutilisée pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :

nettoyage général ;

vider le réservoir d'essence en ôtant le bouchon de vidange avec joint ;

introduire une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et tourner à la main le moteur de quelques tours pour recouvrir les parois internes d'un voile protecteur ;

utiliser la béquille de service pour soutenir la moto ;  
débrancher et déposer la batterie. Si la moto est restée inutilisée pendant plus d'un mois, contrôler et éventuellement recharger la batterie.

Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir la buée.

La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

## Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.

Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations de chaque pays.

Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vidange de l'huile moteur		●	●	●	●	●	●
Remplacement du filtre à huile moteur		●	●	●	●	●	●
Nettoyage du filtre d'aspiration huile moteur					●		
Contrôle de la pression de l'huile moteur				●		●	
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (1)			●	●	●	●	●
Contrôle de la tension des courroies de distribution (1)			●		●		●
Remplacement des courroies de distribution				●		●	
Contrôle et nettoyage des bougies. Les remplacer si elles sont en mauvais état				●		●	
Remplacement et nettoyage du filtre à air (1)			●		●		●
Remplacement du filtre à air				●		●	

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Contrôle de synchronisation et de ralenti du papillon (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage		●	●	●	●	●	●
Remplacement du liquide de freins et d'embrayage					●		
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage			●	●	●	●	●
Contrôle/graissage des câbles de starter / des gaz			●	●	●	●	●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●	●	●	●	●	●
Contrôle des plaquettes de frein. Les remplacer si elles sont en mauvais état		●	●	●	●	●	●
Contrôle des roulements de direction				●		●	
Contrôle de la tension, de l'alignement et de la lubrification de la chaîne		●	●	●	●	●	●
Contrôle des disques d'embrayage. Les remplacer s'ils sont abîmés (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du joint élastique de la roue arrière				●		●	
Contrôle des roulements des moyeux de roue				●		●	
Contrôle des feux et des indicateurs			●	●	●	●	●
Contrôle des écrous et vis de fixation du moteur au cadre			●	●	●	●	●
Contrôle de la béquille latérale			●	●	●	●	●
Contrôle de l'écrou de roue avant			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage de l'écrou de roue arrière			●	●	●	●	●
Contrôle des durites de carburant externes			●	●	●	●	●
Vidange de l'huile de la fourche avant					●		

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vérification de l'absence de fuites d'huile dans la fourche et l'amortisseur arrière			●	●	●	●	●
Contrôle de la fixation du pignon			●	●	●	●	●
Lubrification et graissage général			●	●	●	●	●
Contrôle et recharge de la batterie			●	●	●	●	●
Essai de la moto sur route		●	●	●	●	●	●
Nettoyage général			●	●	●	●	●

\* Effectuer la révision à l'échéance du premier des deux délais (km ou mois).

(1) Opération à effectuer uniquement au terme du kilométrage indiqué.

## Programme d'entretien : opérations réservées au client

F

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	km. x1000	1
	mi. x1000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne		●
Contrôle des plaquettes de frein. Si elles sont usées, demander au concessionnaire de les remplacer		●

\* Effectuer la révision à l'échéance du premier des deux délais (km ou mois).

# Caractéristiques techniques

## Poids

À sec, en ordre de marche sans carburant : 161 kg.

À pleine charge : 390 kg.



## Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait altérer la maniabilité et le rendement de la moto et être la cause d'accidents dus à une perte de contrôle du véhicule.

Dimensions (mm) (fig. 102)

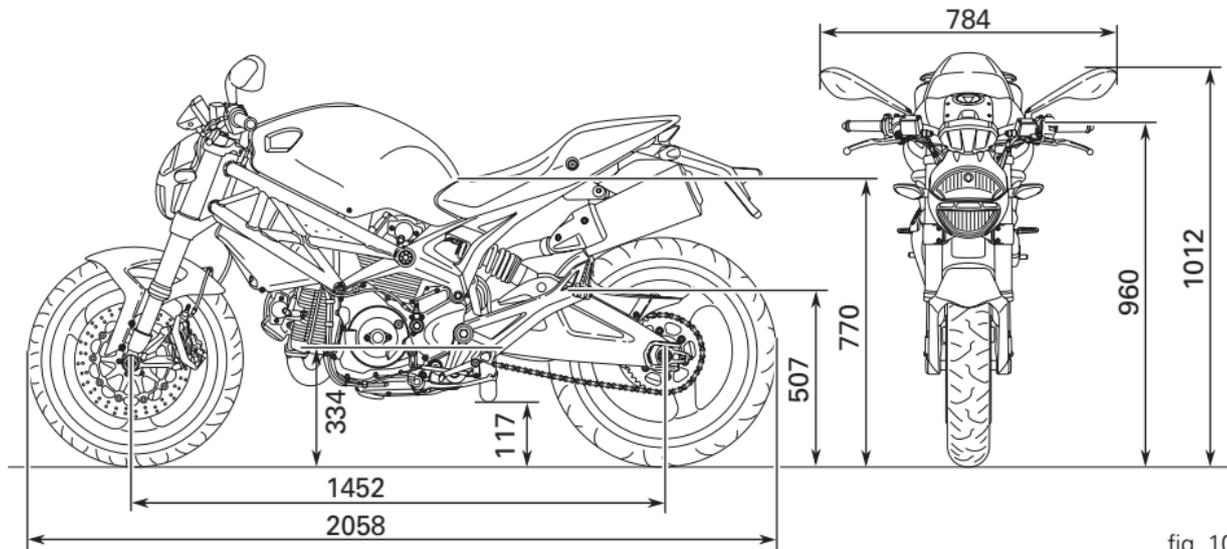


fig. 102

<b>Ravitaillements</b>	<b>Type</b>	<b>dm<sup>3</sup> (litres)</b>
Réservoir d'essence, avec réserve de 3,5 dm <sup>3</sup> (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	15
Carter moteur et filtre	SHELL - Advance Ultra 4	3,1
Circuit de freins AV/AR et embrayage	SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	538±2,5 cm <sup>3</sup> (par tube)



### Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

## Moteur

Bicylindre à 4 temps en « L » longitudinal de 90°.

Alésage mm :

88.

Course mm :

57,2.

Cylindrée totale, cm<sup>3</sup> :

696.

Taux de compression  $\pm 0,5:1$  :

10,7.

Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) :

54,5 kW à 9000 tours/min.

62 Nm à 7750 tours/min.

## Distribution

**Desmodromique**, deux soupapes par cylindre commandées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.

**Schéma de distribution desmodromique** (fig. 103)

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur)
- 2) Pastille de réglage du culbuteur supérieur
- 3) Demi-lunes
- 4) Pastille de réglage du culbuteur de fermeture (ou inférieur)
- 5) Ressort de rappel du culbuteur inférieur
- 6) Culbuteur de fermeture (ou inférieur)
- 7) Arbre à cames
- 8) Soupape

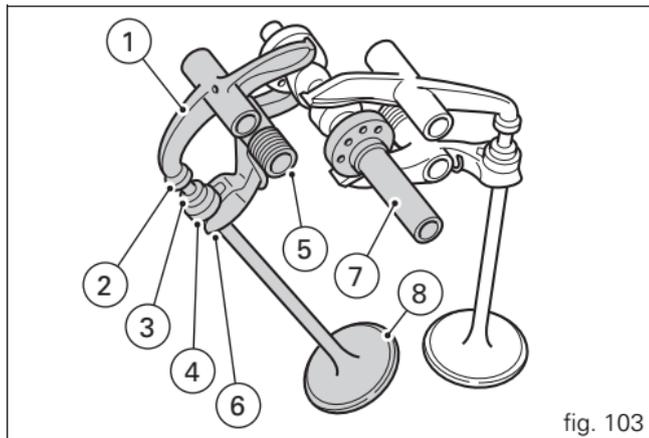


fig. 103

## Performances

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.



### Important

Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tous les dommages du moteur et sa durée de vie.

## Bougie d'allumage

Marque :

NGK.

Type :

DCPR8E.

## Alimentation

Injection électronique indirecte SIEMENS.

Diamètre du corps de papillon :  
45 mm.

Injecteurs par cylindre : 1.

Trous par injecteur : 8.

Alimentation essence : 95-98 RON.

## Freins

### **Avant**

Type :

à disque perforé en acier.

n° 2 disques.

Diamètre du disque :

320 mm.

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Surface de freinage, cm<sup>2</sup> :

44 par disque.

Étrier de frein à pistons différenciés.

Marque et type :

BREMBO P4.32 K 4 pistons.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF.

Type de maître cylindre :

PS 15.

### **Arrière**

Type :

à disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque :

245 mm.

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Surface de freinage :

25 cm<sup>2</sup>.

Étrier de frein :

Ø cylindre 34 mm.

Marque et type :

P 34 C.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF.

Type de maître cylindre :

PS 11.



### Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante.

## Transmission

Embrayage :

multidisque en bain d'huile ;

commande par levier sur le côté gauche du guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport pignon de distribution/couronne d'embrayage :  
33/61.

Boîte de vitesses :

6 rapports ;

avec engrenages en prise constante, pédale de sélecteur à gauche.

Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière :  
15/45.

Rapports totaux :

1<sup>ème</sup> 13/32

2<sup>ème</sup> 18/30

3<sup>ème</sup> 21/28

4<sup>ème</sup> 23/26

5<sup>ème</sup> 22/22

6<sup>ème</sup> 26/24

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière.

Marque :

DID.

Type :

520 V6.

Dimensions :

5/8" x 1/4".

N.bre de maillons :

107 + 1 ouvert.



### Important

Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à disposition pour tout besoin d'adaptation de la moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour indiquer des rapports autres que ceux standard. S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



### Attention

Pour remplacer la couronne arrière, faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Toute imperfection lors du remplacement de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et celle du passager ou causer des dommages irréversibles à votre moto.

## Cadre

Treillis tubulaire en acier au chrome molybdène -

Cadre arrière moulé en aluminium.

Angle de braquage (par côté) :

32°.

Angle de chasse :

22,8°.

Chasse, mm :

87.

## Roues

Jantes en alliage léger à trois branches.

### Avant

Marque :

BREMBO.

Dimensions :

MT3.50x17".

### Arrière

Marque :

BREMBO.

Dimensions :

MT4,50x17".

Les deux roues sont du type à axe amovible.

## Pneus

### Avant

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

120/60-ZR17.

### Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

160/60-ZR17.

## Suspensions

### Avant

À fourche hydraulique inversée.

Diamètre des tubes porteurs : 43 mm.

Débattement sur l'axe des tubes de fourche : 120 mm.

### Arrière

Action progressive avec mono amortisseur réglable en détente et précontrainte du ressort.

Débattement de l'amortisseur : 59,5 mm.

Excursion de la roue arrière : 148 mm.



## Remarque

Ne jamais modifier une quelconque des caractéristiques prises en compte pour l'homologation de la moto.

## Échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 3.

Version U.S.A. : sans catalyseur.

### Coloris disponibles

Rouge anniversary Ducati réf. F\_473.101 (PPG) ;

noir brillant réf. 248.514 (PPG) ;

transparent réf. 228.880 (PPG) ;

cadre rouge et jantes noires.

Noir mat réf. 291.501 (PPG) ;

cadre et jantes noirs.

Blanc Perle réf. 490.019 (PPG) ;

transparent réf. 228.880 (PPG) ;

cadre noir ;

jantes noires.

## Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

**phare avant :**

feu de croisement : **H7 (12 V-55 W)** ;

feu de route : **H1 (12 V-55 W)** ;

feu de position : **H6 (12 V-6 W)**.

**Commandes électriques sur les bracelets :**

**Clignotants :**

ampoules type : **RY10W (12 V-10 W)**.

**Avertisseur sonore.**

**Contacteurs des feux de stop.**

**Batterie, 12 V-10 Ah.**

**Alternateur 12 V-480 W.**

**Régulateur électronique**, protégé par un fusible de **30 A** placé à côté de la centrale (2, fig. 105).

**Démarrateur, 12 V-0,7 kW.**

Feu arrière et feu de stop :

à leds.

Éclairage de la plaque d'immatriculation :

ampoule type : **C5W (12 V-5 W)**.



### Remarque

Pour le remplacement des ampoules, se reporter au paragraphe « Remplacement des ampoules » page 90.

## Fusibles

Les composants électriques sont protégés par huit fusibles situés dans la boîte à fusibles. Seulement six fusibles sont reliés au circuit ; deux sont des fusibles de secours. Consulter le tableau pour identifier la fonction et l'intensité des fusibles.

### Légende des boîtes à fusibles (1, fig. 104)

Pos.	Utilisateurs	Val.
1	Key ON	10 A
2	Feux de position, feux de route/croisement	15 A
3	Utilisateurs	15 A
4	Tableau de bord	5 A
5	Injection	20 A
6	Centrale de gestion du moteur	5 A
7	Réserve	20 A
8	Réserve	5 A

La boîte à fusibles principale se trouve du côté droit (fig. 104). Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

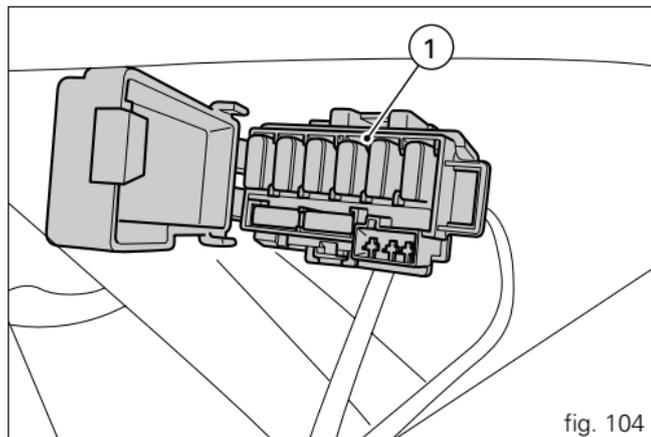


fig. 104

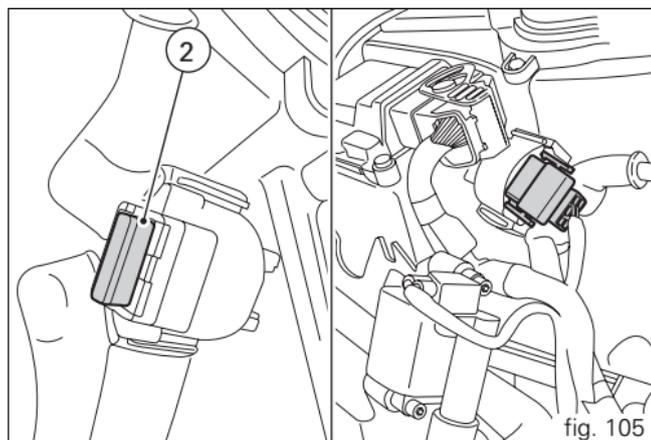


fig. 105

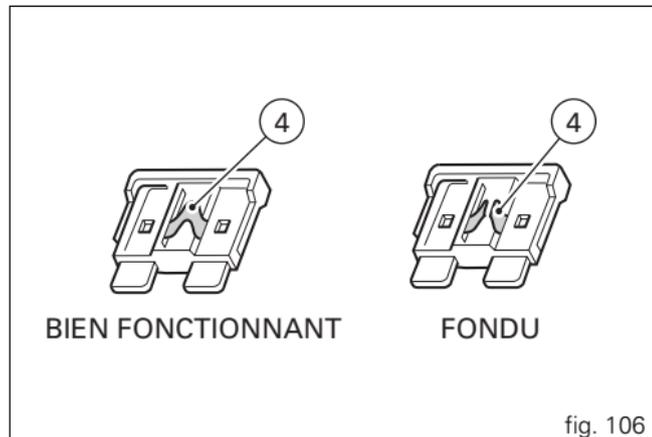
On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament de conduction intérieur (4, fig. 106).

### Important

Pour éviter les courts-circuits, remplacer le fusible après avoir coupé le contact (clé sur la position **OFF**).

### Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.



## Légende du schéma du circuit électrique /allumage

- |  |  |
|--|--|
| 1) Comodo droit                              | 31) Contacteur de point mort               |
| 2) Contacteur à clé                          | 32) Contacteur de pression d'huile         |
| 3) Bougie du cylindre horizontal             | 33) Contacteur du feu de stop arrière      |
| 4) Bougie du cylindre vertical               | 34) Centrale de gestion du moteur          |
| 5) Démarreur                                 | 35) Fusibles                               |
| 6) Télérupteur de démarrage                  | 36) Contacteur d'embrayage                 |
| 7) Batterie                                  | 37) Contacteur du feu de stop avant        |
| 8) Fusible principal                         | 38) Comodo gauche                          |
| 9) Régulateur                                | 39) Antenne du transpondeur                |
| 10) Alternateur                              | 40) Sonde de température de l'air          |
| 11) Clignotant arrière droit                 | 41) Sonde lambda de l'échappement vertical |
| 12) Feu arrière                              | 42) Tableau de bord                        |
| 13) Lampe de la plaque d'immatriculation     | 43) Relais feux                            |
| 14) Clignotant arrière gauche                | 44) Clignotant avant gauche                |
| 15) Réservoir à essence                      | 45) Clignotant avant droit                 |
| 16) Sonde lambda de l'échappement horizontal |  |
| 17) Relais injection                         |  |
| 18) Autodiagnostic/DDA                       |  |
| 19) Bobine du cylindre horizontal            |  |
| 20) Bobine du cylindre vertical              |  |
| 21) Projecteur avant                         |  |
| 22) Capteur MAP                              |  |
| 23) Injecteur du cylindre horizontal         |  |
| 24) Injecteur du cylindre vertical           |  |
| 25) Potentiomètre du papillon                |  |
| 26) Capteur de régime/phase                  |  |
| 27) Capteur cylindre                         |  |
| 28) Capteur de vitesse                       |  |
| 29) Béquille latérale                        |  |
| 30) Avertisseur sonore                       |  |

**Code de couleur des fils****B** Bleu**W** Blanc**V** Violet**Bk** Noir**Y** Jaune**R** Rouge**Lb** Bleu ciel**Gr** Gris**G** Vert**Bn** Marron**O** Orange**P** Rose**Remarque**

Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

# Aide-mémoire pour l'entretien périodique

<b>Km</b>	<b>Nom Service Ducati</b>	<b>Kilométrage</b>	<b>Date</b>
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			





**DUCATI** 

Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia  
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580  
[www.ducati.com](http://www.ducati.com)



Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia  
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580  
[www.ducati.com](http://www.ducati.com)